Die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Willi Pekrun

Referendar in Dresden

ACAD.
LUGD. BAT.
BIBL.

Otto Wigand

Verlagsbuchhandlung und Buchdruckerei m. b. H.

Leipzig 1909.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546813_0095

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

Seite

§ 1. Geschichtliche Entwickelung des deutschen Eisenbahnfrachtrechts 9

1. Teil.

Die Eisenbahn.

§ 2. Begriff und Arten der Eisenbahn 15

2. Teil.

Leute der Eisenbahn.

§ 3. Begriff der Leute der Eisenbahn.
a) Allgemeines 22
b) Gepäckträger 28
c) Rollfuhrunternehmer 36

3. Teil.

Die Haftung.

§ 4. Begriff und Umfang der Haftung.
a) Allgemeines 37
b) Zufall 44
c) Höhere Gewalt 49
§ 5. Haftung für Verlust und Beschädigung des Gutes . . . 64
§ 6. Haftung für Lieferfristversäumung 68
§ 7. Haftung für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck 70
§ 8. Haftausschließungsgründe.
a) Allgemeines 74
b) Verschulden und nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten . . . 76
c) Höhere Gewalt 80

Seite

d) Äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung 80
e) Natürliche Beschaffenheit des Gutes 82
f) Anerkannter Mangel und anerkannte Mangelhaftig-
g) Beförderung im offenen Wagen 87
keit der Verpackung 89
h) Die vom Berechtigten vorgenommene Ver- und
Entladung 91
i) Die Begleitgüter 94
k) § 466 H.G.B.s 95
§ 9. Umfang der Schadensersatzleistung 97
§ 10. Erlöschen der Ansprüche nach Erfüllung des Frachtvertrags und Verjährung derselben 103

Schluß.

§ 11. Schlußbemerkung 110

Abkürzungen.

Art. = Artikel.
a. M. = anderer Meinung.
Bd. = Band.
d. D. Frachtr. = das Deutsche Frachtrecht.
Eis. E. u. Abh. = Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.
H.G.B. = Handelsgesetzbuch.
I. Ü. = Berner Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.
m. E. = meines Erachtens.
R.G.E. = Reichsgerichtsentscheidung in Zivilsachen.
R.O.H.G. = Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.
S. = Seite.
Vergl. = Vergleiche.
V.O. = Eisenbahnverkehrsordnung.

Sonstige Abkürzungen entsprechen den Vorschlägen des Deutschen Juristentags für die Art der Anführung von Rechtsquellen, Entscheidungen und wissenschaftlichen Werken. (Berlin 1905, Guttentagsche Verlagsbuchhandlung.)

Literaturverzeichnis.

Albrecht, Die Haftung der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung des Gutes nach Handelsgesetzbuch. Leipzig 1907.

Busch, Archiv für Theorie und Praxis des Allgemeinen Deutschen Handelsrechts. Leipzig.

Cauer, Betrieb und Verkehr der Preußischen Staatsbahnen. Berlin 1903.

Coermann, Die deutsche und internationale Frachtgesetzgebung. Berlin 1901.

Coermann, Die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute. (Zeitung des Vereins der Eisenbahn-Verwaltungen, 95, S. 378.)

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 6. Aufl. Stuttgart 1903.

Denkschrift, Zu dem Entwurf eines Handelsgesetzbuches und eines Einführungsgesetzes (Reichstagsvorlage) in: Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages, 9. Legislaturperiode, 4. Session 1893/97. 6. Anlageband. Berlin 1897.

Dernburg, Die Schuldverhältnisse. 3. Aufl. Halle a/Saale 1906.

Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch. 3. Band. Mannheim 1905.

Eger, Das deutsche Frachtrecht. 2. Aufl. 1. Band. Berlin 1888.

Eger, Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 25. Oktober 1899. 2. Aufl. Berlin 1901.

Eger, Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, Kommentar. 2. Aufl. Berlin 1903.

Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Besonders Bd. 17, 18, 19. Breslau.

Endemann, Das Recht der Eisenbahnen. Leipzig 1886.

Endemann, Handbuch des Deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. 3. Band. Leipzig 1885.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.

Entwurf eines Handelsgesetzbuches und Entwurf eines Einführungsgesetzes nebst Denkschrift zu dem Entwurf eines Handelsgesetzbuches und Entwurf eines Einführungsgesetzes in der Fassung der dem Reichstag gemachten Vorlage. Berlin 1897.

Frankenburger, Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich 2. Aufl. München 1902.

Fritsch, Die Eisenbahnen. Berlin 1906.

Fuchsberger, Die Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts auf dem Gebiete des Handelsrechts, sowie des einschlägigen gemeinen Civilrechts und der einschlägigen in- und ausländischen Landesgesetze. Gießen 1881.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht. 8. Aufl. Berlin 1909.

Gareis u. Fuchsberger, Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch. Berlin 1891.

Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Berlin 1893.

Gerstner, Der neueste Stand des Berner internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Berlin 1901.

Goldmann, Das Handelsgesetzbuch (mit Ausschluß des Seerechts). 2. Bd. Berlin 1907.

Goldschmidt, System des Handelsrechts. 4. Aufl. Stuttgart.

Goldschmidt, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Erlangen.

Gutmann, Das Handelsgesetzbuch (ohne Seerecht). Leipzig 1907.

v. Hahn, Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch. 2. Aufl. 2. Bd. Braunschweig 1883.

Hertzer, Handkommentar zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Berlin 1902.

Hilscher, Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht. Wien 1902.

Keyssner, Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch. Stuttgart 1878.

Klein, Über die Abweichungen des Frachtrechts der Eisenbahn vom sonstigen Frachtrecht hinsichtlich der Haftpflicht. Kolmar i. E. 1897.

Knauer, Die höhere Gewalt im Reichsrecht. Berlin 1901.

Koch, Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch mit Kommentar. Berlin 1863.

Koehne, Grundriß des Eisenbahnrechts mit besonderer Berücksichtigung Deutschlands, Österreichs und der Schweiz. Berlin 1906.

Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts. Leipzig 1908.

Lehmann-Ring, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 2. Bd. Berlin 1901.

Litthauer-Mosse, Handelsgesetzbuch. 13. Aufl. Berlin 1905.

Lutz, Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches. Würzburg.

Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar. 13. Aufl. 2. Bd. Berlin 1907.

Meili, Das Recht der modernen Verkehrs- und Transport-Anstalten. Leipzig 1888.

Pappenheim, Das Transportgeschäft nach dem Entwurf eines Handelsgesetzbuches mit Ausschluß des See-Handelsrechts. Kiel und Leipzig 1896.

Pietsch, Die Eisenbahn-Gesetzgebung des Deutschen Reichs. Berlin 1902.

Puchelt-Foertsch, Kommentar zum Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. 4. Aufl. Leipzig 1894.

Rießer, Zur Revision des Handelsgesetzbuches. 1. Abt. Stuttgart 1887.

Rinaldini, Kommentar zum Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder. Wien 1903.

Ritter, Die Entschädigungsforderungen aus dem Eisenbahnfrachtrecht. Leipzig 1906.

Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Jena 1894.

Rudorff, Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897. Stuttgart 1898.

Rümelin, Der Zufall im Recht. Leipzig und Freiburg i. Br. 1896.

Rundnagel, Die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Lieferfrist-Überschreitung nach Deutschem Eisenbahnfrachtrecht. 2. Aufl. Leipzig 1909.

Schelcher, Die Grundlagen des Eisenbahnrechtes. Dresden 1895.

Schott, In Endemanns Handbuch des Deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Leipzig 1881.

Senckpiehl, Das Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht. Berlin 1909.

Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 8. Aufl. 2. Bd. Berlin 1907.

Thöl, Das Handelsrecht. 3. Bd. Leipzig 1880.

Wanninger, Die Abänderungen des Eisenbahnfrachtrechtes durch das neue Handelsgesetzbuch. Passau 1898.

Wehrmann, Das Eisenbahnfrachtgeschäft. Stuttgart 1880.

Weiß, Über die Voraussetzungen der Haftpflicht der Eisenbahn bei Verlust, Minderung, Beschädigung und Versäumnis der Lieferfrist nach dem internationalen Übereinkommen. Leipzig 1902.

Wengler, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch mit Ausschluß des 5. Buches vom Seehandel. Leipzig 1867.

Willenbücher, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch mit Ausschluß des Seerechts. Berlin 1891.

Sonstige, nur stellenweise benutzte Literatur ist in den Fußnoten zitiert.

Einleitung.

§ 1. Geschichtliche Entwicklung des deutschen Eisenbahnfrachtrechts.

Am 27. September 1825 wurde in England auf der Stockton-Darlington-Bahn der erste mit Personen besetzte Eisenbahnzug mit einer Geschwindigkeit von etwa 10 km in der Stunde durch eine von Georg Stephenson erbaute Dampfmaschine befördert.

Finden sich auch schon in Hellas auf den Tempelstraßen sorgfältig in Stein ausgehauene Spurstraßen, auf denen mit Götterbildern und Laubwerk hoch aufgebaute Opferfuhrwerke sich bewegten, oder in den Steinbrüchen des alten fleißigen Ägyptervolkes Spurbahnen, die wohl den Transport der zu den Riesenbauten benötigten Steinblöcke erleichtern sollten, gab es auch schon vor langer Zeit in den Bergwerken Deutschlands Holzbahnen, die zum Transport der „Hunde" dienten, und Ende des 18. Jahrhunderts ebenda eiserne Spurstraßen, so muß doch als Zeit der eigentlichen Entstehung derjenigen Bahnen, welche heute von uns Eisenbahnen benannt werden, der Beginn des 19. Jahrhunderts angesehen werden. Am 7. Dezember 1835 wurde in Deutschland die erste Lokomotivbahn, Nürnberg-Fürth,

dem Verkehr übergeben. Und seitdem hat dieses Transportmittel alle Teile unserer Erde mit seinen Schienensträngen überzogen, ist ein Kulturförderer ersten Ranges geworden.

Die Rechtsnormen, die in jener Zeit, als man begann, Eisenbahnen zu bauen, in Deutschland das Frachtrecht regelten, waren jus dispositivum. Alle Frachtführer, also auch die Eisenbahnen konnten nach ihrem Willen das Landrecht, dem sie unterstanden, abändern.

Da infolge der Schnelligkeit ihres Betriebes die Eisenbahn bald einen großen Teil des Frachtverkehrs erledigte, nahm sie eine monopolartige Stellung gegenüber den anderen Frachtführern ein und traf vor allem hinsichtlich ihrer Haftpflicht dem Absender oder Empfänger gegenüber Vereinbarungen, die nur ihren Vorteil bezweckten und vom Standpunkt der Gerechtigkeit und Billigkeit aus kaum noch als zulässig zu erachten waren.

Es hatten sich nämlich die Eisenbahnen anfangs nur kleiner Gebiete, später von ganz Deutschland vereinigt und, veranlaßt durch den stetig wachsenden Umfang des Betriebes, wobei es unmöglich wurde, jeden Beförderungsvertrag einzeln festzusetzen und abzuschließen, Eisenbahnbetriebsreglements geschaffen, welche die Bedingungen enthielten, unter denen die Eisenbahnen Beförderungsverträge einzugehen gewillt waren. Die Reglements geographisch kleiner Gebiete Deutschlands nannte man Lokal- oder Spezialreglements, die größerer, deren Eisenbahnen sich zu Verbänden vereinigt hatten, Verbandreglements, bis schließlich im Jahre 1847 der Verein Deutscher Eisenbahn-

verwaltungen gegründet wurde, welcher die für ganz Deutschland gültigen Vereinsreglements schuf.

Die Eisenbahnen nahmen, wie schon kurz erwähnt, gegenüber den anderen Frachtführern eine bevorzugte Stellung ein. Die durch die Beförderungsart ermöglichte, vordem nicht geahnte Schnelligkeit des Transportbetriebes bewirkte es nämlich, daß die Eisenbahnen allgemein den anderen Frachtführern vorgezogen wurden, und daß dies auch so blieb, trotzdem die von den Eisenbahnen dem Absender bez. Empfänger gegenüber gestellten Bedingungen der Beförderungsverträge für letztere immer härtere wurden. Es machte sich daher allmählich die Notwendigkeit geltend, für die den anderen Frachtführern gegenüber eine Ausnahmestellung einnehmenden Eisenbahnen auch ein Ausnahmerecht zu schaffen. Es mußte dem Einzelnen ermöglicht werden, zivilrechtlich Forderungen, bez. Schadensersatzansprüche, geltend zu machen gegen Eisenbahnen, welche die ihnen gesetzlich im öffentlichen Interesse auferlegten Verpflichtungen verletzt, den Einzelnen geschädigt hatten [1]).

Das „Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch" hat diese Aufgabe erfüllt, hat neben anderem vor allem den Grundsatz zur Geltung gebracht, daß die Eisenbahn ihre Haftpflicht nicht, wie die anderen Frachtführer, vertragsmäßig beschränken durfte.

Dieses Handelsgesetzbuch galt innerhalb der deutschen Grenzen. Wie sich nun die Eisenbahn auf ihrem Siegeszuge nicht hatte aufhalten lassen durch von Menschengeist

---

1) Vergl. Eger, V.O.

errichtete Grenzen, sondern in Erfüllung ihrer Sendung als Förderin der Kultur den Verkehr der Nationen nach und nach zu einer ungeahnten Höhe entwickelt hatte, so machte sich, je mehr der internationale Eisenbahnverkehr zunahm, die Rechtsunsicherheit desto fühlbarer, unter der die sämtlichen am Transporte Beteiligten, also Absender, Empfänger und Eisenbahnverwaltungen, dadurch litten, daß unter den in den einzelnen Staaten geltenden Frachtrechten eine ziemliche Verschiedenheit herrschte. Dieser Zustand wurde notwendigerweise zuerst für die Schweiz am unerträglichsten, welche, im Herzen Europas gelegen, zuerst den Vorschlag machte, im Wege eines völkerrechtlichen Übereinkommens ein internationales Eisenbahnfrachtrecht für die Staaten Europas einzuführen, dessen Rechtsnormen im wesentlichen im Interesse des Internationalismus einheitliche sein und in jedem der beteiligten Staaten Gesetzeskraft haben sollten. So kam im Jahre 1892 ein völkerrechtliches Übereinkommen zustande, das Anwendung findet

„. . . auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines andern vertragschließenden Staates . . . . . befördert werden." (Art. 1 I. Ü.)

Der Hauptzweck dieses in Bern abgeschlossenen Übereinkommens war die einheitliche Regelung des internationalen Transportverkehrs in rechtlicher Hinsicht, eine Nebenerscheinung war die Rückwirkung dieses Abkommens auf die Gesetzgebung für den inländischen Verkehr. Deutschland bemühte sich, seine geltenden Bestimmungen des Eisenbahnfrachtrechts in Übereinstimmung zu bringen mit denen

des Internationalen Übereinkommens und erreichte dies in der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und in der Abänderung des betreffenden Abschnittes des Handelsgesetzbuches.

Im alten Handelsgesetzbuch war das Eisenbahnfrachtrecht subsumiert unter den Abschnitt über das Frachtgeschäft, im neuen Handelsgesetzbuch wird es in einem besonderen, dem siebenten, Abschnitt behandelt unter dem Titel „Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen".

Auch in materieller Hinsicht sind mancherlei Abänderungen, besonders hinsichtlich der Haftpflicht, getroffen worden. Einerseits sollte dabei, wie erwähnt, eine Übereinstimmung mit den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens erreicht, andererseits die Ausnahmestellung berücksichtigt werden, welche die Eisenbahn gegenüber den anderen Frachtführern einnimmt.

„Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient."

So lautet § 458 H.G.B.s. Das Gesetz unterscheidet also „Leute" und „andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient". Wird auch von einer kurzen Behandlung der zweiten Kategorie der hier Angeführten im Interesse einer genauen Erörterung des Begriffes der „Leute" nicht abgesehen werden können, so soll hier doch nur die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute interessieren.

Es sollen im folgenden also nur die wenigen Worte „Die Eisenbahn haftet für ihre Leute" einer eingehenden

Betrachtung unterzogen werden. Insbesondere soll festgestellt werden, was unter einer Eisenbahn im allgemeinen Sinne und im Sinne des 7. Abschnittes des Handelsgesetzbuches zu verstehen ist, und wie weit oder wie eng der Begriff der „Leute der Eisenbahn" auszulegen ist, um schließlich Begriff und Umfang der Haftung ausführlich zu behandeln.

Nach der vorstehenden kurzen geschichtlichen Betrachtung beruht die Regelung des Frachtrechts für das Inland auf dem Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 und auf der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908, für das internationale Recht auf dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit seinen verschiedenen Zusatzübereinkommen.

Hinsichtlich der juristischen Natur dieser Vorschriften steht ohne weiteres fest, daß das Handelsgesetzbuch Reichsgesetz ist. Das Berner Übereinkommen ist eine völkerrechtliche Vereinbarung, die bewirkt hat, daß ein ihr entsprechendes Reichsgesetz geschaffen worden ist. Die rechtliche Natur der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist bis in die jüngste Zeit hinein ein Gegenstand von Meinungsverschiedenheiten gewesen. Heute kann man wohl mit Recht sagen, daß dieser Streit entschieden ist, und daß die Eisenbahn-Verkehrsordnung nicht Vertragsnormen, sondern Regeln des objektiven Rechts enthält, daß sie eine Rechtsnorm ist. Denn die Haftung der Eisenbahn findet ihre Regelung eben ohne den Umweg einer nur beschränkt zulässigen Aufnahme der Haftungsbedingungen in den Frachtvertrag unmittelbar durch das

Gesetz [1]). Die Folge hiervon ist, daß eine Verletzung der Bestimmungen der Verkehrsordnung ein Stützpunkt des Rechtsmittels der Revision gemäß §§ 550, 549 Z.P.O. sein kann, daß also der höchste Gerichtshof die Anwendung der Verkehrsordnung einer Nachprüfung unterziehen kann.

I. Teil.

Die Eisenbahn.

§ 2. Begriff und Arten der Eisenbahn.

Bevor man sich eingehend mit dem Begriff der Leute und dem Umfange der Haftung der Eisenbahn für dieselben, wie § 458 H.G.B.s es ausspricht, beschäftigt, muß zunächst eruiert werden, was unter dem Worte „Eisenbahn" verstanden werden soll, und darauf festgestellt werden, welche Arten von Eisenbahnen von den Vorschriften des 7. Abschnittes H.G.B.s betroffen werden.

Der Begriff der Eisenbahn besteht erst, seitdem es gelungen war, die Dampfkraft dem Landtransport auf festen Gleisen dienstbar zu machen [2]).

Man kann Schelcher [3]) zustimmen, wenn er sagt, daß „die Wirkungen, die mit den heutigen Eisenbahnen erzielt werden, nicht allein auf der besonderen Beschaffen-

---

1) Vergl. auch §§ 471, 472, 473 H.G.B.s.
2) Vergl. Eger, d. D. Frachtr., S. 1 ff.
3) Vergl. Schelcher, S. 22 ff.

heit des Verkehrs w e g e s, sondern ebensosehr auf der eigentümlichen Art der auf diesem Wege angewendeten T r a n s p o r t m i t t e l beruhen". Der Verkehrsweg, eine besonders vorgerichtete Spurbahn, und die bewegende Kraft stellen in ihrer Vereinigung den Begriff der Eisenbahn her. Ohne jede Bedeutung ist dabei, ob der Betrieb unter, auf oder über der Erdoberfläche stattfindet, wobei einerseits an die in unserem industriellen Zeitalter schon bestehenden Untergrundbahnen, andererseits an die auf künstlich errichteten Dämmen betriebenen Bahnen, ferner an Schwebe- und Hochbahnen zu denken ist. Desgleichen fällt unter den Begriff der Eisenbahn die auf sogenannten Trajektdampfern über Wasserflächen betriebene Bahn. Es ist ohne Bedeutung, ob der Betrieb auf festem Lande oder auf beweglichen Fahrzeugen stattfindet, ob die Fortbewegung der Bahn selbst durch stehende oder bewegliche Maschinen bewirkt wird.

E n d e m a n n [1]) definiert treffend öffentliche Eisenbahnen als solche, „welche dem Publikum zur Benutzung für den Personen- oder Gütertransport eröffnet sind", wobei es einerlei ist, „wem die Eisenbahn gehört, ob dem Staat oder einer juristischen Person, oder einer Gesellschaft, oder einer physischen Person, und zu welchem Recht sie diesen Personen zusteht, ob zu Eigentum oder zu Pacht u. dgl." Denn für nicht öffentliche Eisenbahnen kommt nicht das spezielle Eisenbahnrecht, vielmehr das allgemeine Transportrecht des Handels- bez. des Zivilrechts in Anwendung. Hierbei muß die Öffentlichkeit des Verkehrs eine solche

1) Vergl. Endemann, S. 462.

Bedeutung haben, da sie gewissen wirtschaftlichen oder staatlichen Interessen dient. Insbesondere ist es möglich, daß eine öffentliche Eisenbahn nur dem Personen- oder nur dem Güterverkehr dient, oder daß sie vielleicht den Verkehr auch nur nach einem bestimmten öffentlichen Orte vermittelt. Jedenfalls muß aber eine öffentliche Eisenbahn für jedermann benutzbar sein, sie muß zum Publikum überhaupt und darf nicht bloß zu bestimmten Personen in Beziehung treten. Fehlt es ihr an der Zweckdienung für den öffentlichen Verkehr, so liegt eine private Eisenbahn auch dann vor, wenn der Fiskus oder eine Kommune deren Unternehmer ist. Während die privaten Bahnen den Bestimmungen des 6. Abschnittes H.G.B.s unterstehen, finden die Vorschriften des 7. Abschnittes H.G.B.s nur auf die öffentlichen Eisenbahnen Anwendung. Da das Gesetz davon spricht, daß die Eisenbahn dem öffentlichen Güterverkehr dienen müsse, so ist noch in Ermangelung einer gesetzlichen Definition des Begriffes „Güter" zu bemerken, daß dieser nur als Gegensatz zum Personenverkehr aufgefaßt werden kann. Es sind darunter alle Sachen zu verstehen, die transportabel sind, auch — in Anlehnung an die altrömischen Anschauungen — Tiere, lebend oder tot. Auszunehmen sind nur solche Güter, deren Beförderung Rechtsvorschriften entgegenstehen, wie z. B. die in § 54 V.O. genannten Sachen.

Fernerhin teilt man die öffentlichen Eisenbahnen wiederum ein in Haupt- und Nebenbahnen einerseits und Kleinbahnen andererseits. Zwischen den Haupt- und Nebenbahnen und den Kleinbahnen bestehen rechtliche Unterschiede. Kleinbahnen sind nämlich zwar ebenfalls

dem öffentlichen Verkehr dienende Bahnen, haben aber nur örtliche Bedeutung, dienen mehr dem Verkehre bestimmter Gegenden als dem allgemeinen. Wegen ihrer geringeren Ertragsfähigkeit und ihrer geringeren Wichtigkeit für die Staatsinteressen erlegt ihnen der Staat auch geringere Verpflichtungen auf, wie z. B. hinsichtlich der Sicherheit, Konstruktion und des Betriebes. Hierbei entscheidet die Staatsgewalt, ob eine Eisenbahn als Haupt- oder als Kleinbahn zu betrachten ist. Der rechtliche Unterschied zeigt sich ferner darin, daß für die Haupt- und Nebenbahnen, die beide dem allgemeinen Verkehr dienen, neben den Vorschriften des 7. Abschnittes H.G.B.s die der V.O. Gültigkeit haben, während die Kleinbahnen nur dem 7. Abschnitt H.G.B.s unterstehen. In den Fällen, wo das H.G.B. auf die V.O. verweist, wie in den §§ 453, 459, 460, 462—466, treten für die Kleinbahnen die für dieselben besonders genehmigten Beförderungsbedingungen in Kraft. Außerdem besteht nach § 453 H.G.B.s für die Haupt- und Nebenbahnen der Zwang, Frachtverträge nach einer für den Güterverkehr eingerichteten Station innerhalb Deutschlands abzuschließen, sofern den in demselben Paragraphen genannten gesetzlichen Bestimmungen Genüge geleistet ist, während die Kleinbahnen zur Übernahme von Gütern zur Beförderung nur auf ihrer Bahnstrecke gezwungen sind. Ferner gelten für die Kleinbahnen nicht die Vorschriften der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen und der vom Reich erlassenen eisenbahnrechtlichen Gesetze, wie dies für die Haupt- und Nebenbahnen der Fall ist. Die Oberaufsicht des Reichseisenbahnamtes erstreckt sich wohl auf die Haupt- und Nebenbahnen, nicht aber auf die Kleinbahnen. Ob der Betrieb kon-

zessioniert ist oder nicht, ist ohne Einfluß [1]), wenn nur die Bahn als solche von der Staatsgewalt auf Grund der mit zu erwartenden größeren wirtschaftlichen Bedeutung ausdrücklich als Eisenbahn anerkannt und dem öffentlichen Verkehr übergeben ist. Demzufolge fallen Privatbahnen und solche, die dem öffentlichen Verkehr noch nicht übergeben oder die ihm zeitweilig verschlossen sind, nicht mit unter den Begriff der Eisenbahnen im Sinne von § 458 H.G.B.s [2]). Dabei will der Gesetzgeber unter „Eisenbahn" natürlich nicht nur die Schienenstrecke, sondern vielmehr den Unternehmer der Bahn verstanden wissen.

Was die zur Erzielung der Fortbewegung der Transportmittel der Eisenbahnen gebrauchten Mittel anlangt, so ist die herrschende und zutreffende Meinung die, daß der Begriff der Eisenbahn nicht auf Dampfbahnen beschränkt ist, sondern daß auch Drahtseil-, Zahnrad- und elektrische Bahnen, ferner auch solche, welche durch menschliche oder tierische Muskeltätigkeit oder bei geneigter Ebene schon durch die eigene Schwere der Transportgefäße und deren Ladung von einem Orte zum anderen befördert werden, unter die Eisenbahnen zu rechnen sind [3]).

Wenn Schelcher [4]) meint, daß „der Motor eine durch Dampf oder eine andere elementare Kraft (Elektrizität, Luftdruck, Wasser) getriebene Maschine sei, so ist dem entgegenzuhalten, daß das Reichsgericht in einem

1) Vergl. R.O.H.G. 21, S. 57.

2) Vergl. Staub, S. 1907.

3) So Staub, Lehmann-Ring, Frankenburger, Düringer-Hachenburg, Makower. Vergl. auch R.G.E. 7, 43, R.G.E. in Eis. E. u. Abh. 19, 61.

4) Vergl. Schelcher, S. 22 ff.

Erkenntnisse [1]) den Begriff der Eisenbahnen im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes treffend definiert hat, wie folgt:

„Eisenbahn ist ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtsmassen, bez. die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist, und durch diese Eigenart in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektrizität, tierischer oder menschlicher Muskeltätigkeit, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefäße und deren Ladung usw.) bei dem Betriebe des Unternehmens auf derselben eine verhältnismäßig gewaltige (je nach den Umständen nur in bezweckter Weise nützliche oder auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist."

Demgemäß sind die Hauptkriterien des Begriffes „Eisenbahn" im allgemeinen im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes ein festgelegter Schienenweg, auf dem wiederholt Güter oder Personen infolge der Eigenart des Betriebes auf eine von anderen Frachtführern nicht ermöglichte, besonders vorteilhafte Weise über größere Raumstrecken fortbewegt werden, wozu für den Begriff der Eisenbahn im Sinne des 7. Abschnittes H.G.B.s noch das Erfordernis der

---

1) Vergl. R.G.E. 1, 252.

Öffentlichkeit und einer gewissen staatlichen Anerkennung hinzukommt.

In Kürze soll hier noch der Begriff des Frachtführers definiert werden. § 425 H.G.B.s sagt:

> Frachtführer ist, wer es:
>
> gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen.

Also finden die Vorschriften dieses Paragraphen keine Anwendung auf jemanden, der einen einzelnen Frachtvertrag schließt. Eine Ausnahme hiervon macht § 451 H.G.B.s, wenn ein Kaufmann, der nicht Frachtführer ist, im Betriebe seines Handelsgewerbes einen Gütertransport übernimmt. Während früher in Art. 390 des alten Handelsgesetzbuches die Ausführung der übernommenen Verpflichtung betont wurde, wird jetzt das Hauptgewicht, wie bei der Spedition und Kommission, auf die Übernahme gelegt. Selbstverständlich kann es sich hier nur um die Ausführung von anderen übertragener Transporte handeln, so daß z. B. ein Fabrikant, der innerhalb seines Gewerbebetriebes von einem Lager zum andern Warentransporte ausführt, nicht Frachtführer ist. Gegenstand des Vertrages ist nicht die Tätigkeit der Beförderung, sondern deren Erfolg, wobei die Art und Weise des Transportes vollkommen gleichgültig ist. Der Transport muß einen Raumwechsel des Gutes zur Folge haben, sei deren Dauer und Umfang auch noch so gering. Ferner muß das Gut dem Übernehmer übergeben werden, denn nur dann kann der Frachtführer die Beförderung des ersteren unter eigener Verantwortung ausführen. Die zu befördernden Gegen-

stände müssen Güter, müssen Sachen sein; sie brauchen keinen Vermögenswert zu haben, es ist jeder transportable Gegenstand Gut im Sinne dieses Paragraphen im hauptsächlichsten Gegensatze zum Menschen [1]). Die hinsichtlich der einzelnen Arten der Eisenbahn geltenden Unterschiede haben im Zweck und in der wirtschaftlichen Bedeutung derselben ihren Ursprung.

II. Teil.

Leute der Eisenbahn.

§ 3. Begriff der „Leute der Eisenbahn".

a) Allgemeines.

§ 458 H.G.B.s spricht von „Leuten" und von „anderen Personen, deren sich die Eisenbahn bei der Ausführung der Beförderung bedient". Gleichlautend hiermit ist der § 5 V.O., während Art. 29 I.Ü. statt der Worte „der Beförderung" den Ausdruck „des von ihr übernommenen Transports" enthält.

Wenn hier auch nur der Begriff der „Leute" interessiert, so muß doch, um diesen klarzustellen, kurz der Sinn der Worte „anderer Personen usw." angedeutet werden.

Der Gesetzgeber unterscheidet hier also zwei Arten des Hilfspersonals der Eisenbahn. Klare Kriterien der beiden Begriffe aufzustellen, sie voneinander juristisch scharf zu unterscheiden, ist sehr schwer, zumal auch die Motive und Protokolle hierzu keine Erläuterungen geben. Man muß hierbei schon den allgemeinen Sprachgebrauch zu Hilfe nehmen und kommt dann zu folgendem Resultat: „Leute"

1) Vergl. Staub, S. 1847 ff.

eines Frachtführers sind im allgemeinen Personen, die innerhalb des Frachtgewerbebetriebes desselben zur Ausübung einer bestimmten Tätigkeit angenommen, von dem Frachtführer angestellt sind. Wesentlich ist ferner, daß sie zum Frachtführer in einem kontinuierlichen Verhältnisse stehen, von ihm in seinem auf die Beförderung von Gütern gerichteten Gewerbe zu dessen Betriebe benutzt werden, mögen sie eine höhere oder niedere Stellung bekleiden, mögen sie für kürzere, längere oder auf Lebenszeit angestellt sein. „Leute der Eisenbahnverwaltung" definiert nun das Reichsgericht [1]) sehr richtig als „diejenigen Personen, welche innerhalb des auf Transport von Personen und Gütern gerichteten Gewerbebetriebs der Eisenbahn angestellt sind". Der höchste Gerichtshof führt ferner treffend aus, daß „Gewerbebetrieb" hier im weitesten Umfange zu nehmen und namentlich nicht auf die unmittelbar auf den Transport gerichteten Handlungen zu beschränken sei. Es gehörten hierzu also nicht nur Güterschaffner, Gepäckmeister, Lokomotivführer usw., sondern auch die Wagenputzer, Lampenwärter, Portiers, Bahnwärter usw. Hierbei sei es gleichgültig, ob dieselben mit dem konkreten Transport beauftragt oder bei demselben unmittelbar beschäftigt seien; es sei sogar bei vielen der den einzelnen Bediensteten zugewiesenen Geschäftskreise eine Beziehung auf einen bestimmten einzelnen Transport begrifflich ausgeschlossen. Wenn ein Wagenputzer, Lampenwärter, Personenzugsschaffner während seiner Beschäftigung auf dem Bahnhofe oder im Güterschuppen ein Collo beschädige oder beiseite bringe, so sei diese Hand-

1) Vergl. R.G.E. Bd. 7, S. 125.

lung unzweifelhaft unter den Begriff der böslichen Handlungsweise der Leute der Eisenbahn im Sinne des Art. 427 Abs. 2a H.G.B.s zu subsumieren. Die entgegengesetzte Auffassung würde mit den Worten der Bestimmung, in welcher eine Unterscheidung sich nicht finde, und mit deren ratio in Widerspruch stehen. Denn dem Art. 427 Abs. 2a H.G.B.s liege der Gedanke zu Grunde, daß, wie es gegen die guten Sitten verstoße, die Haftung für die durch eigene bösliche Handlungsweise herbeigeführte Schädigung vertragsmäßig auszuschließen, das gleiche auch für die Schädigung durch Handlungen solcher Personen gelten müsse, deren der Unternehmer sich als seiner regelmäßigen und notwendigen Organe zur Ausführung seiner Unternehmungen bedienen müsse, deren Tätigkeit er aber auch direkt und indirekt leite und überwache, die gleichsam eine Erweiterung seiner Persönlichkeit bildeten, nicht ihm als besondere nur kontraktlich verpflichtete Personen gegenüberständen.

Gerade diese Auffassung führe aber wieder dazu, daß als bösliche Handlungsweise der Leute der Eisenbahnverwaltung nach Art. 427 Abs. 2a H.G.B.s nicht jede von einer Person, die im Gewerbebetriebe der Eisenbahn angestellt sei, ausgehende bösliche Handlungsweise verstanden werden könne, gleichgültig, unter welchen Umständen dieselbe vorgenommen werde, sondern daß eine gewisse Beziehung zur Anstellung im Eisenbahnbetriebe vorhanden sein müsse. Eine gewisse Beziehung, wobei nicht etwa das Erfordernis aufzustellen sei, daß die bösliche Handlung bei Gelegenheit einer Tätigkeit, mit welcher der Angestellte besonders beauftragt oder zu welcher er allgemein durch seine Anstellung berufen sei, vorge-

nommen sei. Es sei nicht anzunehmen, daß, wenn der Angestellte außerhalb der Dienstzeit oder an einem Orte, an welchen er durch seinen Dienst nicht gerufen worden sei, den zu betreten ihm vielleicht sogar untersagt gewesen sei, frevelhaft handele, die Handlung darum schon nicht unter die gesetzliche Bestimmung falle. Es genüge vielmehr, damit die Handlung unter das Gesetz falle, daß die Anstellung im Gewerbebetriebe der Eisenbahn und die infolgedessen eingetretenen Umstände der betreffenden Person tatsächlich Veranlassung zur Vornahme der Handlung gegeben hätten, oder daß die Handlung dadurch erleichtert, begünstigt worden sei. Nur, wenn gar keine solche Beziehung vorliege, falle die Handlung nicht unter die gesetzliche Bestimmung.

Wenn Eger[1]) sagt, die Haftung des Frachtführers umfasse nur diejenigen seiner „Leute", die im eigentlichen Transportbetriebe beschäftigt seien, sie beziehe sich nur auf diejenigen Handlungen, welche in Ausführung der Dienstfunktionen vorgenommen seien, sei nur auf den übernommenen Transport beschränkt und begreife nicht auch Handlungen vor und nach und außerhalb desselben, so übersieht er dabei, daß nach der ratio legis eben gerade die besonders strenge Haftung der Eisenbahn aus dem receptum für ihre Leute angeordnet ist, daß die Eisenbahn als Ausgleich für den ihr besonders reichlich zufliessenden Unternehmergewinn eine besonders strenge Haftpflicht übernehmen soll. Eger stellt am selben Orte ferner in der angeführten Reichsgerichtsentscheidung

1) Vergl. Eger, d. D. Frachtr., Bd. 1, S. 438 ff.

einen seiner Ansicht nach vorhandenen Widerspruch fest, insofern diese besage, daß einerseits nicht jede von einer im Gewerbebetriebe der Eisenbahn angestellten Person ausgehende Handlung hierher gehöre, andererseits aber die Handlung nicht in die Geschäftssphäre der betreffenden Person zu fallen brauche, sondern daß es schon genüge, daß die Anstellung im Gewerbebetriebe der Bahn der quästionierten Person tatsächlich die Veranlassung zu der Handlung gegeben oder dieselbe doch erleichtert oder begünstigt habe. Ein Widerspruch ist m. E. nach hier nicht zu finden. Denn, wie sich aus all dem Vorstehenden ergibt, ist der Inhalt dieser Worte — positiv ausgedrückt — der, daß es einerseits Handlungen von im Gewerbebetriebe der Eisenbahn angestellten Personen gibt, die in absolut keiner Beziehung zu ihrer Eigenschaft als Eisenbahnangestellte stehen, und andererseits solche, welche dazu eine gewisse Beziehung haben, ohne direkt in die Geschäftssphäre der Angestellten fallen zu müssen [1]). Selbstverständlich ist Eger beizustimmen [2]), wenn er meint, daß, wenn jemand von den Leuten der Eisenbahn ganz außerhalb seiner Dienstfunktion und seiner dienstlichen Sphäre, Schäden, sei es fahrlässig oder in verbrecherischer Absicht, veranlaßt, der ratio legis entsprechend dann die Haftpflicht der Eisenbahn ausfallen muß. Doch wird man fast immer, wenn keine dawidersprechenden Umstände vorliegen, zu der Annahme kommen,

---

1) So Fritsch, Frankenburger, Gutmann, Rosenthal, Coermann, Hilscher, Düringer-Hachenburg, Senckpiehl; ähnlich Hertzer; a. M. v. Hahn.

2) Vergl. Eger, I. Ü., S. 436 ff.

daß zwischen der Anstellung des Täters und seiner frevelhaften Handlung eine Beziehung vorhanden sei, aber es läßt sich in dieser Hinsicht keine Präsumtion aufstellen, und es ist vielmehr Sache des erkennenden Richters, bei den tatsächlichen Feststellungen nach Prüfung aller Umstände, sich darüber schlüssig zu machen, ob eine solche Beziehung anzunehmen sei [1]).

Das entscheidende Merkmal liegt, wie Gerstner [2]) richtig ausführt, darin, daß die betreffende Person kraft ihrer dienstlichen Stellung Gelegenheit hatte, auf die Rechtssphäre des Gutes, für welches die Eisenbahn zu haften hat, irgendwie einzuwirken.

Erwähnt sei eine zutreffende Definition des Begriffes der „Leute" von Rosenthal [3]) als „die in einem dauernden Dienstverhältnisse befindlichen, sowohl zu technischen als zu Verwaltungsfunktionen des Bahndienstes verwendeten Angestellten, also das gesamte höhere und niedere Bahnpersonal der Eisenbahn".

Im Gegensatz hierzu muß man unter den „anderen Personen usw.", von denen die angeführten Gesetzesstellen sprechen, diejenigen verstehen, die in keinem dauernden Dienstverhältnis zur Eisenbahn stehen, nicht deren fest Angestellte sind, sondern nur vorübergehend für einzelne oder einen einzigen Transport bez. gewisse Funktionen desselben angenommen sind [4]). Sie bilden in weitem Umfange

---

1) Vergl. Eis. E. u. Abh. Bd. 2, S. 354 ff.

2) Vergl. Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht S. 322 ff.

3) Vergl. Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, S. 179.

4) Vergl. Eger, d. D. Frachtr., S. 439 ff.

das im Eisenbahngewerbebetriebe ständig oder vorübergehend tätige Personal, wozu noch diejenigen Personen kommen, die bei der Ausführung des einzelnen Transportes mitgewirkt haben.

Diese „anderen Personen usw." sind, wie die „Leute", unselbständig, von der Eisenbahn abhängig, und haben sich deren Anweisungen in der Ausführung der Beförderung zu fügen.

b) Die Gepäckträger.

Eine Streitfrage besteht, ob die von der Eisenbahn bestellten Gepäckträger zu den „Leuten" zu rechnen sind oder nicht. Ausdrücklich erwähnt werden sie im § 38 V.O.

Gorden[1]) vertritt zunächst die Ansicht, daß man zwischen von der Eisenbahn zugelassenen und von ihr bestellten Gepäckträgern unterscheiden müsse. Er führt aus, daß die Eisenbahn früher jede Verantwortlichkeit für die Tätigkeit der zum Zwecke des Transports von Reisegepäck nur zugelassenen Gepäckträger abgelehnt habe. Sie seien unter der Kontrolle der Eisenbahn selbständige Frachtführer gewesen. Nach der V.O. vom 26. Oktober 1899 — ebenso nach der V.O. vom 23. Dezember 1908 — hätten die von der Eisenbahn zugelassenen Gepäckträger diese Rechtsstellung behalten. Außerdem gebe es aber nach der V.O. vom 26. Oktober 1899 auch von der Eisenbahn bestellte Gepäckträger, welche unter Verantwortlichkeit der Eisenbahnbehörde im Sinne von § 34 Abs. 1 und 4 derselben Verkehrsordnung auf Verlangen der Reisenden deren

1) Vergl. Gorden, in Eis. E. u. Abh. Bd. 17, S. 373 ff., Bd. 18, S. 182 ff., Bd. 19, S. 285 ff.

Reise- und Handgepäck im Stationsbereiche nach und von den Wagen, den Abfertigungsstellen usw. zu schaffen hätten. Hieran knüpft G o r d e n die Folgerung, daß diese bestellten Gepäckträger, soweit sie innerhalb des Stationsbereichs ihre dienstlichen Verrichtungen erfüllen, als „Leute" der Eisenbahn anzusehen seien.

Mir scheint diese Unterscheidung nicht zutreffend zu sein. R e i n d l [1]) führt demgegenüber richtig an, daß diese Unterscheidung weder der Absicht des Gesetzes, noch den tatsächlichen Verhältnissen entspricht. Denn durch den Unterschied in der Fassung des früheren und des derzeitigen § 37 V.O. — des § 38 der neuen V.O. — soll sicherlich nur zum Ausdruck gebracht werden, daß künftighin die Eisenbahn nicht mehr nach ihrem Gutachten entscheiden soll, ob in einer Station Gepäckträger bestellt werden oder nicht, sondern daß sie in denjenigen Stationen, wo ein Bedürfnis hierzu besteht, verpflichtet sein soll, Gepäckträger zu bestellen, und es ist nicht anzunehmen, daß das Rechtsverhältnis der Gepäckträger hierdurch geändert werden soll. Dies geht auch klar aus den Motiven zu § 37 hervor, die besagen:

> „Es entspricht den berechtigten Anforderungen des Verkehrs, wie auch einer fast allgemein beobachteten Übung, wenn nicht, wie in der bisherigen Fassung, die Zulassung von Gepäckträgern auf den Stationen der Willkür der Eisenbahn überlassen, sondern ihr, soweit ein Bedürfnis vorliegt, die Bestellung dieses Personals zur Pflicht gemacht wird."

1) Vergl. Reindl, in Eis. E. u. Abh. Bd. 17, S. 361 ff., Bd. 19, S. 81 ff.

Das will nur besagen, daß die Eisenbahn nunmehr die Pflicht haben soll, Gepäckträger in Stationen, wo ein Bedürfnis dazu besteht, zu bestellen, während dies früher in ihrem Belieben stand. Folgerichtig ist der Ausdruck „zulassen" durch „bestellen" ersetzt worden, ein Wort, das das Moment der Pflicht ausdrücken soll, woraus man aber keinesfalls schließen darf, daß unter „bestellten" Gepäckträgern immer nur solche verstanden werden können, die in einem unmittelbaren Dienst- oder Arbeitsverhältnis zur Eisenbahn stehen und nicht als selbständige Gewerbetreibende angesehen werden könnten. Wollte man dies behaupten, so könnte mit Recht erwidert werden, daß auch nach der früheren Fassung des § 38 V.O., als die Eisenbahn unter den sich meldenden Personen eine bestimmte Anzahl auf größere Stationen zu Gepäckträgern auswählte, und ihnen durch besondere Instruktionen ihre Dienstobliegenheiten zu wissen tat, diese Personen als Gepäckträger „bestellt" waren. Hervorgehoben werden muß noch, daß — wie R e i n d l anführt — tatsächlich nach Einführung der V.O. vom 26. Oktober 1899 an dem Rechtsverhältnis zwischen Eisenbahn und Gepäckträgern nichts geändert worden ist.

Somit existiert ein Unterschied zwischen von der Eisenbahn „bestellten" und von ihr „zugelassenen" Gepäckträgern nicht.

Nunmehr fragt es sich, ob die von der Eisenbahn bestellten Gepäckträger unter den Begriff der „Leute" der Eisenbahn zu subsumieren sind.

Hierbei muß zunächst scharf unterschieden werden zwischen der Tätigkeit des Gepäckträgers außerhalb und

innerhalb des Bahnhofsbereichs. Der § 37 der früheren V.O. sprach dabei nicht von einem Bahnhofs-, sondern von einem Stationsbereich.

Eine genaue Deutung des Begriffs „Stationsbereich" hat es nicht gegeben. Die meisten Schriftsteller stimmten der E g e r schen [1]) Definition bei, der den „Stationsbereich" als ein Gebiet ansieht, welches die Station nebst allen zugehörigen, dem Personen- und Güterverkehr gewidmeten Anlagen umfaßt. Selbstverständlich mußte dieser Begriff nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse genau bestimmt werden. Offenbar um etwas mehr Klarheit zu schaffen, ist im § 38 der neuen Verkehrsordnung an Stelle des Wortes „Stationsbereich" der Ausdruck „Bahnhofsbereich" gesetzt worden. Der Begriff „Bahnhofsbereich" umfaßt m. E. den Bahnhof selbst und die dem Personen- und Gepäckverkehr dienenden Bahnhofsanlagen, ein Begriff, der gegenüber dem früher erwähnten „Stationsbereich" sehr wohl ein schärfer umgrenzter ist.

In der Literatur herrscht kein Streit darüber, daß der Gepäckträger, sobald er als solcher a u ß e r h a l b des Bahnhofsbereichs tätig ist, nicht unter die „Leute" der Eisenbahn zu zählen, sondern als selbständiger Frachtführer anzusehen ist, dessen Haftpflicht sich nach den allgemeinen handelsrechtlichen Vorschriften über die Haftung des Frachtführers richtet.

Was nun die rechtliche Stellung des Gepäckträgers anlangt, soweit er seine Tätigkeit i n n e r h a l b des Bahnhofsbereichs ausübt, so stehen sich hier zwei Meinungen

---

1) Eger in seinen Eis. E. u. Abh. Bd. 17, S. 283 ff.

gegenüber. Die eine Ansicht [1]) sagt, daß der Gepäckträger dann unter die „Leute“ der Eisenbahn zu rechnen sei, während die herrschende Meinung [2]) sich zutreffenderweise dahin ausspricht, daß er auch innerhalb des Bahnhofsbereichs als selbständiger Frachtführer anzusehen ist.

Die Entwickelung des Verkehrs und die Einrichtung der Gepäckträger war ja die, daß früher, da die Nachfrage nach diesen noch nicht so groß war, und der Verkehr überhaupt noch nicht solche Ausdehnung angenommen hatte, wie heute, das reisende Publikum sich meist seine eigenen Dienstboten an den Zug bestellte und von diesen den Transport des Gepäckes vornehmen ließ. Infolge des Anwachsens des Verkehrs, der Erhöhung der Transportgebühren und vor allem infolge der Einführung der Bahnsteigsperre machte sich in steigendem Maße das Bedürfnis geltend, den Transport des Gepäcks auf den Bahnhöfen und von und nach den Wohnungen des reisenden Publikums durch eigens hierzu vorhandene Gepäckträger ausführen zu lassen. Auf Grund dieser Entwickelung besteht heute laut § 38 V.O. für die Eisenbahnen die Verpflichtung, Gepäckträger auf Bahnhöfen, wo ein Bedürfnis hierzu besteht, zu bestellen.

Der Gepäckträger übernimmt nun mit Abschluß des Transportvertrags als selbständiger Frachtführer auch die Haftung. An der Haftung des Gepäckträgers allein hat der Reisende in der Regel nur geringe oder keinerlei Sicherheit. Mit Rücksicht hierauf und um die Möglichkeit zur Benutzung der Gepäckträger zu sichern, ist im Interesse des

---

1) So Lehmann-Ring, Hertzer, Gorden.

2) So Goldmann, Eger, Düringer-Hachenburg, Staub, Gutmann.

reisenden Publikums die Mithaftung der Eisenbahn gemäß § 35 ff. V.O. eingeführt worden. Aus dieser darf keinesfalls geschlossen werden, daß der Gepäckträger nicht selbst aus dem von ihm mit den Reisenden geschlossenen Vertrage haftet, vielmehr muß man erwägen, daß es ja überflüssig wäre, ausdrücklich in § 38 V.O. die Haftung der Eisenbahn noch zu erwähnen, wenn die Gepäckträger unter den Begriff der „Leute" zu subsumieren wären. Ferner ist nicht zu ersehen, warum, falls die Gepäckträger zu den „Leuten" gehören sollten, der § 38 V.O. dies nicht ausdrücklich erwähnen sollte, wie es doch § 78 V.O. hinsichtlich der Rollfuhrunternehmer, auf die ich später noch kurz zu sprechen komme, tut.

„Leute" der Eisenbahn sind die Gepäckträger nur, soweit sie im Auftrage der Eisenbahn nach Abschluß des Eisenbahntransportvertrages Gepäck von und nach den Abfertigungsstellen oder Gepäckwagen schaffen [1]).

Der Gepäckträger aber, der nicht im Auftrage der Eisenbahn Gepäck befördert, ist selbständiger Frachtführer. Durch seine Annahme seitens des Reisenden wird ein selbständiger Frachtvertrag geschlossen, der dem eigentlichen Eisenbahnfrachtvertrage entweder vorausgeht oder nachfolgt. Der Gepäckträger ist Frachtführer im Sinne von § 425 H.G.B.s, haftet für die Ausführung des Transportes nach Maßgabe der §§ 428—430 H.G.B.s. Neben dieser Haftung ist, wie schon erwähnt, auch der Eisenbahn die Haftung für die Ausführung des von den Gepäckträgern übernommenen Transports auferlegt worden, und zwar in

1) Vergl. Eger in seinen Eis. E. u. Abh. Bd. 17, S. 284.

der gleichen Weise, wie wenn die Eisenbahn selbst einen Frachtvertrag über das dem Gepäckträger zum Transport übergebene Gepäck abgeschlossen hätte [1]). Die Eisenbahn und der Gepäckträger haften demnach für die Ausführung des Transports als Gesamtschuldner im Sinne des § 421 B.G.B.s, jedoch derart, daß sich, soweit nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Gepäckträgers vorliegen, die Voraussetzung und der Umfang der Haftung der Eisenbahn nach den §§ 35 ff., 84 und 88 V.O., die Voraussetzung und der Umfang der Haftung des Gepäckträgers nach §§ 428—430 H.G.B.s richten. Der Ersatzberechtigte kann also seinen Schadensersatzanspruch entweder gegenüber der Eisenbahn oder gegenüber dem Gepäckträger geltend machen.

Wenn E g e r a. a. O. dagegen bemerkt, diese Ansicht sei wenig klar und auch zwecklos, da der Reisende doch unbedingt stets die potente Eisenbahn als Schuldnerin vorziehen würde, so ist nicht erfindlich, wieso in der Annahme einer Solidarhaftung eine Unklarheit liegen soll, und warum dieser Annahme der Umstand widersprechen soll, daß der Reisende die potente Eisenbahn vorziehen wird. Nimmt E g e r doch a. a. O. selbst Solidarhaftung zwischen der Eisenbahn und dem von ihr bestellten Rollfuhrunternehmer an. Die Annahme E g e r s aber von einem „Delcredere-Stehen der Eisenbahn für den Gepäckträger" in der Weise, daß lediglich die Eisenbahn aus dem zwischen dem Gepäckträger und dem Reisenden geschlossenen Vertrage haftbar werde, erscheint schon um deswillen unzutreffend, weil die

---

1) Vergl. Reindl in Eis. E. u. Abh. Bd. 17, S. 363 ff.

Eisenbahn nicht für die Verbindlichkeit des Gepäckträgers einstehen kann, wenn eine solche Verbindlichkeit desselben aus dem Vertrage gar nicht erzeugt, der Vertrag vielmehr nach E g e r s eigener Auffassung von vornherein zwischen beiden Teilen, Gepäckträger und Reisenden, mit der ausdrücklichen Abrede eingegangen wurde, daß nur die Eisenbahn allein aus ihm zu haften habe [1]).

Ebensowenig widerspricht der hier vertretenen Meinung der Umstand, daß die Gepäckträger nach § 38 V.O. durch Dienstzeichen erkennbar, mit einer gedruckten Dienstanweisung versehen sein müssen und ihren Tarif auf Verlangen vorzuzeigen haben. Denn das Gleiche galt auch für die nach § 37 der älteren V.O. nur „zugelassenen" Gepäckträger, welche allgemein als selbständige Frachtführer angesehen worden sind. Ähnliche Einrichtungen sind außerdem noch für andere selbständige Gewerbetreibende getroffen, die im Bereiche der Bahn- oder anderer Verwaltungen zu einer bestimmten Tätigkeit zugelassen sind, wie z. B. Zeitungsverkäufer, Restaurateure u. a.

Nach alledem gehören die Gepäckträger nicht zu den „Leuten" der Eisenbahn im Sinne des § 458 H.G.B.s. Für sie haben die handelsrechtlichen Vorschriften des Eisenbahnfrachtrechts keine Bedeutung, sofern sie nicht im Auftrage der Eisenbahn tätig sind, sondern die Eisenbahn haftet mit ihnen nur gemäß § 421 B.G.B.s als Gesamtschuldnerin, und zwar gemäß § 38 V.O. nur insoweit, als sie ihre Tätigkeit innerhalb des Bahnhofsbereichs ausüben. Im übrigen sind die Gepäckträger selbständige Frachtführer

1) Vergl. Reindl in Eis. E. u. Abh. Bd. 19, S. 89 ff.

und unterstehen als solche den Vorschriften des 6. Abschnitts des H.G.B.

c) Rollfuhrunternehmer.

Anders verhält es sich mit den von der Eisenbahn bestellten Rollfuhrunternehmern. § 78 Abs. 1 V.O. sagt ausdrücklich, daß diese

> als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 5 V.O. zu gelten haben.

Nach der V.O. (§§ 78, 79) ist das An- und Abfahren der Güter als eine Nebentätigkeit der Eisenbahn anzusehen. Demzufolge bestimmt sich die Haftung der Eisenbahn für die Rollfuhrunternehmer ebenfalls nach § 5 V.O. Denn die Eisenbahn haftet für den von ihr bestellten Rollfuhrunternehmer wie für einen Angestellten. Hiermit ist die Auffassung des Rollfuhrunternehmers als eines selbständigen Frachtführers unvereinbar [1]). Denn auch in allen anderen bürgerlich-rechtlichen, die Haftpflicht aus dem Frachtvertrag betreffenden Beziehungen ist ein solcher Rollfuhrunternehmer gemäß § 78 V.O. als Angestellter der Bahn anzusehen, insbesondere nicht etwa als Frachtführer, der auf Grund durchgehenden Frachtbriefs befördert. Ebenso gehört der Rollfuhrunternehmer nicht zu den „anderen Personen", deren sich die Bahn zur Ausführung der Beförderung bedient.

Mithin hat der Ersatzberechtigte aus dem Frachtvertrag keinen Anspruch unmittelbar gegen den Rollfuhrunternehmer, sondern nur einen solchen gegen die Bahn. Denn er steht zu jenem in keinem Vertragsverhältnis und kann

1) Vergl. Eger, V.O. S. 422 f.

ihn höchstens wegen außerkontraktlichen Verschuldens in Anspruch nehmen. Die Eisenbahn haftet dagegen für die Beförderung des Gutes auch nach und von dem Bahnhofe [1]), wenn dieselbe durch von ihr bestellte Rollfuhrunternehmer erfolgt nach den Regeln der Eisenbahnverkehrsordnung.

III. Teil.
Die Haftung.

§ 4. Begriff und Umfang der Haftung.

a) Allgemeines.

Der § 458 H.G.B.s steht im Gesetz zwischen anderen Bestimmungen, die sich nur auf Güterbeförderung und ausschließlich auf den Fall von Verlust und Beschädigung beziehen. Man könnte vielleicht daraus schließen, daß dieser Paragraph ebenfalls nur Gültigkeit hätte für Verlust oder Beschädigung von Frachtgütern. Aber selbst wenn diese Gesetzesvorschrift in der Denkschrift [2]) den Randvermerk trägt:

> Ersatzpflicht der Eisenbahnen bei Verlust oder Beschädigung von Frachtgütern;

so muß man sie m. E. entsprechend der ratio legis doch zu den allgemeinen Vorschriften für jede Art von Haftung der Eisenbahn rechnen, insbesondere, wenn man berücksichtigt, daß der § 5 V.O. mit § 458 H.G.B.s wörtlich übereinstimmt, daß er unter den allgemeinen Bestimmungen der V.O. steht, daß, soweit sich nicht aus § 471 Abs. 1 H.G.B.s ein anderes ergibt, die V.O. dem H.G.B. koordi-

1) Vergl. R.O.H.G. Bd. 24, S. 303, Bd. 7, S. 103.
2) Vergl. Denkschrift, S. 290.

niert ist, und daß aus dieser Annahme für die Eisenbahn nicht eine Begünstigung, sondern im Gegenteil zu ihrem Nachteil eine solche des Publikums erwächst. Demnach gilt § 458 H.G.B.s für jede Art von Haftung der Eisenbahn, auch für verspätete Lieferfrist [1]). Der Begriff der Haftung stellt sich als eine Verbindlichkeit eines Rechtssubjektes zum Ersatz eingetretenen Schadens dar, d. h. die Eisenbahn ist verpflichtet, für etwa unterbliebene, nicht gehörige oder nicht rechtzeitige Erfüllung des Vertrags den gesetzmäßigen Schadenersatz zu leisten, wobei dieser aus einer Verletzung der Vertragspflicht oder der der Eisenbahn im öffentlichen Interesse auferlegten Beschränkungen der Vertragsfreiheit entstanden sein muß. Außer den einzelnen im Gesetz begründeten Ausnahmefällen muß hierbei der Schaden in der Hauptsache vollständig ersetzt werden, es muß sowohl der eigentliche Schaden als auch der entgangene Gewinn berücksichtigt werden.

Die Haftung nun der Eisenbahn selbst fußt auf den Grundsätzen des prätorischen Edikts receptum cauponum nautarum stabulariorum [2]). Darnach hafteten Schiffer, Gast- und Stallwirte für die Sachen, welche sie in Ausübung ihres Gewerbes bei sich aufnahmen mit besonderer Strenge. Sie standen nicht bloß für Nachlässigkeit ein, sondern außerdem für jeden Verlust und jede Beschädigung, welche durch eine spezielle persönliche Beaufsichtigung der Sachen

1) Vergl. Düringer-Hachenburg, S. 660; a. M. Makower, S. 1590 f.

2) Ait praetor: Nautae, caupones, stabularii, quod cuiusque salvum fore receperint, nisi restituent, in eos iudicium dabo. (l. 1. D. 4, 9.)

hätte vermieden werden können; unterließen sie eine solche Beaufsichtigung, so taten sie das auf eigene Gefahr [1]). Demnach haftete der Übernehmende vor allem unbedingt wegen Entwendung und Beschädigung nicht bloß für seine Dienstleute und die Passagiere, sondern auch dritte Personen, vorausgesetzt, daß die Entwendung oder Beschädigung nicht mit einer Gewalt ausgeführt worden war, die sich auch durch eine spezielle Beaufsichtigung nicht hätte abwenden lassen.

Diese Haftungsvorschriften wurden im alten deutschen H.G.B. dem Frachtführer im allgemeinen auferlegt, während im neuen H.G.B. diese strengen Vorschriften nur noch für die Eisenbahn Gültigkeit haben. Bei näherer Betrachtung ergibt sich als Grund für die Milderung der Haftpflicht des gewöhnlichen Frachtführers, daß durch das Binnenschiffahrtsgesetz vom 15. Juni 1895 der Binnenschiffer bezüglich der Haftung insofern besser gestellt wurde, als er nur die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu prästieren hatte und durch den Nachweis der Anwendung einer solchen Sorgfalt von der Schadensersatzpflicht befreit wurde. Infolgedessen glaubte man, den gewöhnlichen Frachtführer dem Binnenschiffer bei Fassung des neuen Handelsgesetzbuches gleichstellen zu müssen. Die Eisenbahn übernimmt den Transport des Gutes als ein opus, als ein Ganzes, mit der Zusage, das Gut in unversehrtem Zustande abzuliefern (rem salvam fore), soweit sich dies mit den zu Gebote stehenden vernünftigen Mitteln überhaupt erreichen läßt. Wie sie dies bewerkstelligt, ist ihre

---

1) Vergl. Windscheid, Pandekten II, S. 578 f.

Sache. Tritt nun ein Schaden ein, so muß sie nachweisen, daß sie alle der Sachlage nach vernünftigerweise möglichen und gebotenen Mittel zur Abwendung der Gefahr angewendet hat. Da ihre Tätigkeit nicht kontrolliert werden kann, ihr Vertragsgegner ihr gegenüber also das größte Vertrauen haben muß, so haftet sie strengstens für ihre Leute, für die Funktionen ihrer Transport- und Betriebsmittel, für die Handlungen dritter Personen und für Einwirkungen von Naturereignissen. Da nämlich die Eisenbahn natürlich die einzelnen Handlungen, die zum Transport des Gutes gehören, nicht selbst ausführen kann, so muß sie sich hierzu besonderer Hilfskräfte bedienen. Diese stellen dann gewissermaßen eine Erweiterung der Rechtssubjektivität der Eisenbahn dar, letztere bildet mit ihren Hilfskräften gewissermaßen ein Organ. Infolgedessen haftet die Eisenbahn für ihre Leute wie für sich selbst. Sie kann sich nicht darauf berufen, daß sie bei der Auswahl ihrer Leute die erforderliche Sorgfalt angewendet habe, daß sie die nötigen körperlichen und geistigen Kräfte besessen, daß sie auch stets mit der erforderlichen Sorgfalt gearbeitet haben. Sie hat vielmehr unbedingt für alle Handlungen ihrer Leute aufzukommen, hat nicht nur deren Versehen, sondern auch den diese treffenden casus mit zu vertreten, ja sie haftet auch dann, wenn das unglückliche Ereignis sich in der Person des Ausführungsgehilfen ereignet. Sie haftet für die Handlungen ihrer Leute, wie für ihre eigenen, sie vertritt Zufall bis an die Grenze der höheren Gewalt.

Ihre Haftung ist eine prinzipale, unbedingte, ausschließliche und unmittelbare. Denn ihre Angestellten sind

dem Ersatzberechtigten gegenüber überhaupt nicht verantwortlich, selbst wenn erstere sich unerlaubte Handlungen zuschulden kommen lassen; die Angestellten treten überhaupt in keinerlei obligatorische Beziehung zu dem Ersatzberechtigten.

Die Eisenbahn ist also nicht etwa Bürge für ihre Gehilfen, es liegt hier nicht ein Delcrederestehen vor [1]), ihr rechtliches Verhältnis zu den Leuten ist unwesentlich, es ist nur ein Ausdruck dafür, daß die Eisenbahn sich nicht darauf berufen kann, daß das ganze Werk des Transports oder eine einzelne zum Zwecke der Ausführung desselben vorgenommene Handlung nicht von ihr selbst, sondern von anderen vorgenommen sei, und daß sie diese „anderen" mit der größten Sorgfalt ausgewählt und beaufsichtigt habe.

Diese „anderen" sind die „Leute" und die „anderen Personen, deren sich die Eisenbahn bei der Ausführung der Beförderung bedient", Begriffe, die ich schon oben erläutert habe. Rechtlich besteht zwischen ihnen insofern ein Unterschied, als die Bahn für die „anderen Personen" usw. nur haftet, wenn diese in ihrem Auftrage an der Ausführung des Transports beteiligt waren. Diese brauchen nicht irgend eine zur Durchführung eines konkreten Transports erforderliche Handlung vorgenommen zu haben, sondern ihre dienstlichen Verrichtungen müssen nur in einem, wenn auch noch so geringem Zusammenhange mit dem Transportgewerbe der Bahn stehen und ihnen eine Gelegenheit zur leichteren Vornahme transportschädigender Handlungen bieten [2]).

---

1) Irrig Eger, d. D. Frachtr., S. 425.
2) Vergl. v. Hahn II, S. 626 f.

Andererseits ist die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute, wie schon erwähnt, gegeben, gleichgültig ob diese bei dem Transport auftragsgemäß oder infolge ihrer Anstellung beschäftigt waren oder nicht, wenn nur zwischen der schädigenden Handlung und des Täters Eigenschaft als Zugehöriger zu den Leuten der Eisenbahn eine gewisse Beziehung besteht.

Nach § 278 B.G.B.s haftet jeder Vertragsschuldner, der sich anderer Personen bei der Bewirkung der ihm obliegenden Leistung bedient, für ein Verschulden dieser Personen in gleichem Umfange, wie für sein eigenes. Darnach hat also der Geschäftsherr nicht für a l l e Handlungen seiner Angestellten aufzukommen, sondern nur für diejenigen, welche die Angestellten zwecks Erfüllung der ihnen übertragenen Leistungen vornehmen. Der Kreis der Handlungen ihrer Leute, für welche die Eisenbahn einzustehen hat, ist aber nicht insofern begrenzt, als die Handlungen den Leuten aufgetragen sein oder von diesen in der Dienstzeit vorgenommen sein müßten; in dieser Hinsicht ist § 458 H.G.B.s weiter auszulegen als § 278 B.G.B.s.

Neben einem Anspruch aus § 458 H.G.B.s kann möglicherweise ein solcher aus § 831 B.G.B.s auf Grund unerlaubter vorsätzlicher, schädigender Handlungen der Leute der Eisenbahn[1]) bestehen.

Ist nun aber z. B. die Krankheit eines Ausführungsgehilfen plötzlich infolge eines äußeren Naturereignisses eingetreten, so haftet die Eisenbahn nicht, da ihrer Haftpflicht dann die Einrede der vis maior entgegensteht.

---

1) Vergl. Makower, S. 1518.

Da die Eisenbahn keinen der ihr gesetzlich offen gelassenen Entschuldigungsbeweise erbringen kann, wenn ein Verschulden ihrer Leute vorliegt, so ergibt sich daraus mit Notwendigkeit, daß sie für Verschulden ihrer Leute haftet. In den Fällen, wo die Eisenbahn andererseits bloß für Verschulden haftet, besagt § 458 H.G.B.s nur, daß sie dann selbstverständlich auch nur die schuldhaften Handlungen ihrer Gehilfen zu vertreten braucht.

Es ist ferner zu erörtern, wie sich die Haftungsfrage gestaltet, wenn mehrere Eisenbahnen an der Beförderung beteiligt sind. Dann richtet sich die Regelung der Haftung zunächst nach §§ 432, 469 H.G.B.s, § 100 V.O. und Art. 27 und 47 I.Ü.s. Da alle Transportbahnen gewissermaßen eine Transportgemeinschaft bilden, so ist es mit Rücksicht auf die unter ihnen herrschende Solidarität für ihre Haftung nach außen hin unwesentlich, ob Bedienstete der einen oder solche der anderen der am Transport beteiligten Bahnen den Schaden verursacht haben.

Grundsätzlich haftet jeder Samt-Frachtführer solidarisch für den ganzen Transport, so daß der Ersatzberechtigte jeden derselben in Anspruch nehmen kann. Dieser Grundsatz hat aber für die Eisenbahnen keine Geltung; denn, wenn die Beförderung auf Grund desselben Frachtbriefes durch mehrere aufeinander folgende Eisenbahnen bewirkt wird, so haften für den ganzen Transport nicht sämtliche an ihm beteiligte Eisenbahnen, sondern zunächst nur die erste, die Auflieferungsbahn und diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat. Dies muß nicht diejenige Bahn sein, welche nach dem Frachtbrief den Transport beschließen soll, sondern es kann, wenn

das Gut unterwegs verloren gegangen ist, auch eine Zwischenbahn sein, d. h. eine solche, welcher nachgewiesen werden kann, daß sie Gut und Frachtbrief übernommen hat, und welche ihrerseits nicht beweisen kann, daß sie Gut und Frachtbrief weiter übergeben habe. Von den anderen in der Mitte des Transportes liegenden Eisenbahnen kann nur dann eine vom Ersatzberechtigten in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden sich auf ihrer Betriebsstrecke ereignet hat [1]).

Für die Beziehungen der Transportbahnen untereinander sind die allgemeinen Grundsätze über das Rückgriffsrecht maßgebend und zwar in der Weise, daß diejenige oder diejenigen Bahnen, von deren Leuten der Schaden verursacht worden ist, der betreffenden Bahn, welche schon als Ersatzverpflichtete Ersatz geleistet hat und somit zum Rückgriff berechtigt ist, ihrerseits ganz oder zu Teilen haften.

b) Der Begriff des Zufalls.

Wenn oben gesagt worden ist, die Eisenbahn haftet für ihre Leute wie für sich selbst, die Handlungen ihrer Leute seien anzusehen, als hätte die Bahn selbst sie bewirkt, die Eisenbahn habe folglich Zufall bis an die Grenze der höheren Gewalt zu vertreten, so muß man zunächst den Begriff des Zufalls und dann den der höheren Gewalt, beide in ihrer rechtlichen Bedeutung, klarlegen. Ich werde mich bei beiden Begriffen auf den Versuch beschränken, eine rechtlich brauchbare Definition derselben zu geben, ohne näher

1) Vergl. Endemann, S. 510.

auf ihre Beziehungen zu den einzelnen Rechtsmaterien, in welchen sie eine Rolle spielen, einzugehen [1]).

Als „zufällig" bezeichnet man im allgemeinen Sprachgebrauch ein Ereignis, das unerwartet kommt. Hatte man die Folgen einer Handlung genau in Erwägung gezogen, hatte man dies und jenes als logischerweise und notwendig aus der Handlung sich ergebend erkannt, hatte man, fußend auf einer Reihe empirischer Tatsachen oder Bedingungen, vorausgesehen, daß etwas in der Weise sich ereignen sollte oder mußte, und tritt dann all dies nicht ein, so sprechen wir wohl davon, daß der Zufall unsere Berechnungen umgestoßen hat, daß er als ein außerhalb unserer Berechnungen eintretendes Ereignis uns in eine Lage versetzt hat, für deren Folgen wir bisweilen — abhängig von der rechtlichen Natur der ersteren — nicht einstehen können. Jedenfalls bildet der Zufall den Gegensatz zu dem als notwendig Erkannten, zu dem Vorausgesehenen und dem Erwarteten.

Wann und wie stellt man aber den Zufallsbegriff überhaupt fest? Das Vorhandensein oder der Ausschluß desselben wird vom Standpunkte einer nachträglichen Beurteilung aus erwogen, da das mit der Zukunft sich beschäftigende menschliche Hirn mit Wahrscheinlichkeitsbegriffen zu rechnen hat, man aber die Einzelheiten einer Handlung oder eines Ereignisses nicht scharf übersehen kann, solange die Handlung selbst noch fortbesteht oder das Ereignis noch nicht vollendet ist. Denn, wäre unsere menschliche

---

1) Vergl. Näheres Rümelin, der Zufall im Recht, und die dort zitierten Schriftsteller.

Erkenntnis nicht beschränkt, vermöchte man Zukünftiges schon vorher zu erkennen, ja, wäre die Menschheit allwissend, so gäbe es überhaupt keinen Zufall, ebensowenig wie — juristisch betrachtet — eine höhere Gewalt. Rein nach der Theorie des Zwecks umfaßt der Zufall alles, was nicht zurückführbar ist auf eine bewußte Handlung des Menschen, oder was als unbeabsichtigte Nebenfolge einer solchen Handlung eintritt.

Erwägt man das W i e der Bestimmung des Zufallsbegriffs, so muß man sich S c h o p e n h a u e r anschließen, welcher meint, daß die Begriffsbestimmung uns immer zur Relation führt. Mit anderen Worten: Wir können einen Begriff nur bestimmen, indem wir ihn zu anderen Dingen in Beziehung bringen. Es muß hierbei ein bestimmter Standpunkt angegeben sein, von dem aus die Beurteilung des Zufallsbegriffes erfolgen soll. Es müssen dem Beurteiler die Ereignisse und Tatsachen, welche dem Augenblick vorher gegangen sind, dessen rechtliche Natur klargelegt werden soll, es müssen ihm der zu Grunde liegende Tatbestand, die Prämissen bekannt sein; fest vorausgesetzt werden können bei der Beurteilung nur bestehende Naturgesetze und empirische Tatsachen.

Die Beurteilung hängt jedoch nicht nur von den Prämissen, sondern auch davon ab, inwieweit das näher zu untersuchende Ereignis wahrscheinlicherweise voraussehbar war, inwiefern die Umstände den Erfolg begünstigt haben. Diese Begünstigung ist mit anderen Worten nichts anderes als eine Gefährdung, G e f a h r , ein Begriff, mit dem der Zufall also hier in Verbindung tritt. Ich gehe nicht näher auf die Begriffe der absoluten und relativen, der nahen und

fernen Gefahr ein, da dies hier zu weit führen würde. Es ist zu beachten, daß zwischen Gefahr und Zufall ein Unterschied nicht bestehen muß. Selbst bei der Gefahr, welche offenbar vorhanden, wird man sagen können, daß der Zufall mit hinein gespielt habe, besonders wenn man sich die Gewißheit als Gegensatz des Zufalls denkt. Andererseits kann man ohne Zweifel den Zufall all diesen Gefährdungen gegenüberstellen. Dann kann man Ereignisse, die einer Gefährdung überhaupt nicht entsprechen, als reinen Zufall bezeichnen.

Ferner tritt der Zufall im Gegensatz zum Verschulden. Dieses Verschulden als Inhalt von Handlungen desjenigen, der sie vorgenommen hat, oder von eingetretenen Ereignissen liegt dann vor, wenn ebenderselbe diese Handlungen oder Ereignisse zu vertreten hat, im Gegensatz zum Zufall als einem Umstand, den der Verantwortliche nicht vorhergesehen hat und den er auch nicht vorhersehen mußte. Hierbei sei kurz an die verschiedenen Grade der Diligenz eines pater familias u. a. erinnert.

Gewisse Geschehnisse sind nun von den unter den Begriff des Zufalls gehörenden Umständen ausgesondert und einem besonderen Begriffe „höhere Gewalt“ unterstellt, worauf weiter unten näher eingegangen werden soll. Hier sei nur bemerkt, daß die praktische Bedeutung dieser Aussonderung darin liegt, daß in einzelnen der Fälle, in denen der Verantwortliche Zufall zu vertreten hat, diese Vertretung sich auf „höhere Gewalt“ nicht erstreckt.

Was nun insbesondere die Eisenbahn anlangt, so hat sie den von ihr angerichteten Schaden als Zufall zu vertreten, wenn sie die Gefährdung gewissermaßen voraus-

sehen, mit ihr rechnen konnte. Es fallen hierunter sowohl die Fälle, in denen eine generelle Verhütung möglich, als auch solche, in denen ein Eingreifen und Einwirken ihrerseits in concreto zur Verhütung des Schadens möglich war. Mit dem Betriebe der Eisenbahn ist an und für sich eine große Gefahr verbunden. Infolgedessen mag es hart erscheinen, wenn die Eisenbahn für alles das einstehen soll, was zur spezifischen Betriebsgefahr gehört. Man muß diese strenge Haftung aber vom Standpunkt der Billigkeit aus betrachten und in Erwägung ziehen, daß die Eisenbahn eine Monopolstellung einnimmt, daß ihr der reichliche Unternehmergewinn zufließt, und sie daher gerechterweise auch eine strenge Haftung mit in Kauf nehmen muß. Wo sollten wir hinkommen, wenn dem nicht so wäre! Man denke nur an den Fall, daß die Rechtssphäre eines an dem zwischen der Bahn und ihrem Gegenkontrahenten abgeschlossenen Transportvertrage gänzlich unbeteiligten Dritten direkt durch den Eisenbahnbetrieb erheblich beeinträchtigt wird! Die strenge Haftung soll ja andererseits die eine bevorzugte Stellung einnehmende Eisenbahn dazu anhalten, daß sie alles tut, was zur Vermeidung von aus ihrem Betriebe entstehenden Schäden möglich ist, und dies nur im Interesse des allgemeinen Verkehrs und der Sicherheit!

Der Begriff des Zufalls tritt außerdem noch einem dritten Moment gegenüber, dem der objektiven Voraussehbarkeit. Es kommt nicht nur darauf an, daß der Täter den eingetretenen Erfolg voraussehen müssen konnte, nein, auch wenn er diesen als außer dem Bereich der Möglichkeit liegend wähnte, haftet er doch, wenn der eingetretene Erfolg auf Grund sämtlicher durch

den Verlauf aufgedeckter, zur Zeit der Tat schon vorliegender oder zu erwartender Tatbestandsmomente vorauszusehen war, wenn eine Begünstigung des eingetretenen Erfolges vorlag. Diese objektive Voraussehbarkeit wird ebenfalls auf Grund einer Beurteilung ex post festgestellt werden müssen.

Aus all dem ergibt sich, daß der Zufall ein Umstand ist, der von demjenigen, der ihn verantworten soll, nicht verschuldet ist, also von ihm weder vorher gesehen worden ist, noch vorhergesehen werden mußte, und daß der Zufall, wie R ü m e l i n sagt, in rechtlicher Beziehung in betracht kommt „im Gegensatz zur Schuld, zur subjektiv voraussehbaren Gefahr und zu der auf Grund objektiver nachträglicher Prognose erkennbaren Begünstigung".

c) Der Begriff der höheren Gewalt.

Schon oben wurde bemerkt, daß gewisse Geschehnisse von den unter den Begriff des Zufalls gehörenden Umständen ausgesondert und einem besonderen Begriffe „höhere Gewalt" unterstellt werden. Diesen in der Literatur viel umstrittenen Begriff zu definieren, soll jetzt versucht werden, nachdem noch vorausgeschickt sei, daß dieser Begriff in verschiedenen Rechtsmaterien vorkommt, trotzdem sich der 22. Deutsche Juristentag in Übereinstimmung mit den abgegebenen Gutachten und dem Vorschlag der Berichterstatter einstimmig auf eine Anfrage hin g e g e n eine weitere Verwendung des Ausdrucks „höhere Gewalt" im Gesetz ausgesprochen hatte. Und in der Tat ist die Wissenschaft hierüber noch zu keiner Einigung gekommen.

ebenso, wie die Rechtsprechung Einheitlichkeit hierüber vermissen läßt [1]), was wohl daran liegt, daß auch die heutigen Reichsgesetze die „höhere Gewalt" verschiedentlich erwähnen, ohne eine Definition des Begriffes zu geben.

Der Begriff der „höheren Gewalt" (vis maior, damnum fatale, *θεοῦ βία*, force maieure) hat seinen Ursprung im römischen Recht. Neben anderen Stellen im Corpus iuris, wo der Ausdruck vis maior vorkommt, ist eine der Hauptstellen im Digestentitel IV, 9:

Nautae, caupones, stabularii ut recepta restituant,

wo es folgendermaßen heißt:

> Ait praetor: Nautae, caupones, stabularii quod cuiusque salvum fore receperint, nisi restituent, in eos iudicium dabo (l. 1. pr. D. IV, 9). At hoc Edicto omnimodo, qui recepit, tenetur, etiamsi sine culpa eius res periit, vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contingit. Inde Labeo scribit, si quid naufragio, aut per vim piratarum perierit non esse iniquum exceptionem ei dari. Idem erit dicendum, et si in stabulo, aut in caupona vis maior contigerit. (l. 3. § 1 D. IV, 9.)

Ursprünglich hafteten also der nauta, caupo und stabularius für unversehrte Rückgabe ihnen übergebener Sachen ohne Rücksicht darauf, ob sie für den Schaden desjenigen, der ihnen die Gegenstände übergeben hatte, eine Schuld traf oder nicht. Denn sie hatten bei der Übergabe der Sachen ein Garantieversprechen abgegeben. Später hatten

---

1) Ich beziehe mich auf die vorhandene Literatur, besonders Rundnagel, S. 290 ff., Exner und Gerth.

sie Verlust oder Schaden nur noch bis zur Grenze der vis maior zu vertreten.

Über die Entwickelung des Begriffes der „höheren Gewalt" bestehen zwei Meinungen. Die Vertreter der einen Meinung stehen, wie hier kurz erwähnt sein mag, auf dem Standpunkt, der Prätor habe den nautae, caupones und stabularii eine unbeschränkte Haftpflicht für Rückgabe ihnen übergebener Sachen auferlegt, sie aber später eingeschränkt insoweit, als dieselben die Einrede der vis maior mit Grund geltend machten. Die anderen sind der Ansicht, daß im älteren römischen Recht bei gewissen Verträgen, unter denen sich auch die der nautae usw. befanden, eine Haftung nicht nur für die diligentia patris familias, sondern auch eine solche für custodia bestanden habe. Diese strengere Haftung sei dann bei den meisten Vertragsverhältnissen fortgefallen, für die der nautae usw. aber in Geltung geblieben.

Der Begriff der „höheren Gewalt" wird jetzt von zwei Theorien verschieden ausgelegt. Die eine, die subjektive oder relative Theorie besagt, daß sich die als vis maior aufzufassenden Ereignisse nicht einheitlich, sondern nur nach Maßgabe der im einzelnen Falle vorliegenden Verhältnisse feststellen lassen. Diese Theorie rechnet solche Umstände zur vis maior, deren schädigende Wirkung bei den gegebenen Verhältnissen trotz äußerster Vorsicht von demjenigen, der sie zu verantworten hat, nicht hat abgewendet werden können.

Nach der anderen, der objektiven oder absoluten Theorie, ist der Kreis der zur vis maior gehörenden

Ereignisse mit Rücksicht auf die diesen selbst innewohnenden Eigenschaften ein für allemal bestimmt.

In der heute vorhandenen Literatur wird dieser scharfe Unterschied kaum noch festgehalten; bei den meisten Schriftstellern gehen diese beiden Theorien ineinander über.

Der Hauptvertreter der subjektiven Theorie, der dieses Thema als erster wissenschaftlich behandelt hat, ist Goldschmidt mit seiner Abhandlung über das „receptum nautarum cauponum, stabulariorum".

Nach seiner Theorie haften die nautae usw.

1. unbedingt für schuldhafte Handlungen ihrer Leute und der Reisenden,
2. bedingt für Naturereignisse und Handlungen anderer Personen, d. h. nur dann nicht,

„wenn diese ungeachtet aller irgendmöglichen und durch die Umstände gebotenen Vorsicht weder abzuwenden, noch abzuwehren, noch in ihren schädlichen Folgen vermeidlich waren."

Zu dem unter 2. Gesagten ist zu bemerken, daß Goldschmidt unter vis maior Naturereignisse und Handlungen dritter Personen versteht, die nur durch außergewöhnliche und dem Betriebe nicht angemessene Vorsichtsmaßregeln hätten verhindert oder abgewendet werden können. Hat der Betriebsunternehmer also versäumt, genügend für Vermeidung eines solchen Ereignisses zu sorgen, so ist er von der Haftpflicht befreit, auch wenn das Ereignis an sich unter den Begriff der „höheren Gewalt" fallen würde.

Wenn Goldschmidts Ansicht die ist, daß zwischen der Haftung bis „höhere Gewalt“ und der für Verschulden der Unterschied darin bestehe, daß bei letzterer der Schuldner die diligentia eines diligens pater familias zu vertreten habe, bei ersterer jedoch auch noch

> „zur Anwendung auch außerordentlicher durch die Umstände irgend indizierter Vorsichtsmaßregeln verpflichtet sei“,

so schließe ich mich den Ausführungen Rundnagels[1]) an, welcher sich dahin ausspricht, daß die über die Sorgfalt eines diligens pater familias hinausgehende gar kein Ende hat. Denn ist es schon in der Praxis manchmal schwer zu entscheiden, ob der Schuldner die Sorgfalt eines diligens pater familias erfüllt, so ist es geradezu eine Unmöglichkeit, festzustellen, ob der Schuldner alle

> „durch die Umstände irgend indizierten Vorsichtsmaßregeln“

angewendet hat.

Außer Goldschmidt vertritt noch Dernburg die subjektive Theorie. Er sagt hierüber folgendes:

> „Wer das Gewerbe eines Schiffers und Frachtführers betreibt, eine Eisenbahn im Betriebe hat, dem liegt mehr ob; er soll dauernd die wirksamsten Einrichtungen und Veranstaltungen treffen, um diejenigen, welche mit ihm kontrahieren, oder auch dritte gegen Schaden zu sichern, falls er denselben vernünftigerweise voraussehen und ihm zweckmäßigerweise begegnen konnte.“

---

1) Vergl. Rundnagel, S. 95 ff.

Ferner:

„vis maior ist, was die menschliche Kraft übersteigt; darunter ist zu verstehen, was an menschlicher Kraftentwickelung mit Recht gefordert werden kann. In der Regel ist es Vermeidung der culpa. Bei den Gewerbegeschäften des Wirtes und des Schiffers ist es mehr: Nämlich Veranstaltung tunlichst das Publikum sichernder Einrichtungen."

Ähnlich sagt v. Hahn[1]):

„Es kann nicht angenommen werden, daß der allgemeine Verkehrswille dahin gerichtet ist, daß der Frachtführer als solcher auch die Gefahr solcher äußerer Ereignisse übernimmt, deren Vermeidung, wenn er sein Frachtgeschäft nach vernünftigen Verkehrsregeln betreibt und gegen den Verlust und die Beschädigung des Gutes diejenigen Vorkehrungen trifft, welche im Verhältnis zu dem durch dieselben zu erreichenden Erfolg stehen, an sich unmöglich ist."

„Da das Material stets so beschaffen sein muß, daß das Gut dadurch nicht beschädigt wird,"

meint er, seien manche Ereignisse, wie z. B. Handlungen der Bediensteten der Eisenbahn, und Beschädigungen, die in mangelhafter Beschaffenheit der Transportmittel ihre Ursache finden, niemals als „höhere Gewalt" anzusehen. Demnach beschränkt sich nach Dernburg und v. Hahn die Haftung auf omnis culpa.

---

1) Vergl. v. Hahn, S. 597 ff.

Gleichfalls vertreten diese subjektive Theorie mit großen Einschränkungen noch Lehmann und Eger, ferner Windscheid und Cosack, von denen auch bei Besprechung der objektiven Theorie noch die Rede sein wird.

Den Gegensatz hierzu bildet die objektive oder absolute Theorie, deren Hauptvertreter Exner ist[1]).

Nach ihm ist den nautae die unbeschränkte Haftung deswegen auferlegt, weil, wie noch näher ausgeführt werden wird, der Geschädigte im Prozeß sich in einem Beweisnotstand befand. Denn der Kläger habe von der Vollständigkeit und wirklichen Folge der in concreto entscheidenden Tatsachen keine Kenntnis, da er die Tätigkeit des Betriebsunternehmers nicht kontrollieren könne. Sei es, daß ein Reisender in einem geschlossenen Wagen fahre, die Pferde scheuten, und er dadurch Schaden erlitt, sei es, daß er einem Gasthausdiener seinen unversehrten Koffer übergebe und ihn beschädigt zurückerhalte, sei es, daß er sein Gepäck gelegentlich einer Seereise dem Schiffer anvertraue oder gar dasselbe auf dem Bahnhof bei Antritt seiner Reise der Eisenbahn übergebe und es erst bei Beendigung der Reise zurückerhalte, nur in den seltensten Fällen sei es ihm möglich, Ursache und Sachverhalt aufzudecken, wie der Schaden entstanden sei. Daß der Beklagte und nicht der Kläger den Sachverhalt zu beweisen habe, glaubt er, habe praktisch wenig Bedeutung, da man dabei die Schwere der den Beklagten treffenden Last und die praktische Bedeutung überschätze, die in solchen Fällen der

1) Vergl. Exner, Der Begriff der höheren Gewalt (vis maior) im römischen und heutigen Verkehrsrecht.

Beweisverteilung im allgemeinen und besonders bei der freien richterlichen Beweiswürdigung zukäme. Nach Anführung von Beispielen kommt er zu dem Resultat, daß wir trotz der durch die allgemeinen Rechtsgrundsätze gebotenen günstigen Beweislastverteilung doch den genannten Beweisnotstand hätten und auf Grund dessen zu dem Ergebnis kämen, daß ohne spezielle gesetzliche Abhilfe der einzelne aus dem Publikum bei den am häufigsten vorkommenden Betriebsunfällen rechtlos ausginge infolge der faktischen und immer wiederkehrenden Beweisübermacht seines vielköpfigen und wohlorganisierten Gegners. Hier habe der Gesetzgeber eingreifen müssen und zwar dadurch, daß er die Schuldfrage durch Aufstellung der absoluten Haftbarkeit des Unternehmers einfach eliminierte.

Die Beschränkung dieser Haftung hinsichtlich der „höheren Gewalt" sei da am Platze gewesen, wo es keinen solchen Beweisnotstand gab, wo der kasuelle Charakter des Unfalls prima facie evident sei.

Demnach habe der Richter nicht zu untersuchen, ob ein Verschulden vorläge, sondern nur zu erwägen, ob der individuelle Fall objektiv und äußerlich unter den Begriff der „höheren Gewalt" zu subsumieren sei und darnach sein Urteil zu fällen.

Für den Begriff der „höheren Gewalt" stellt nun Exner zwei Erfordernisse auf:

1. Das der äußeren Provenienz

und

2. Daß das Ereignis nach der Art und Wucht seines Auftretens das Maß

der nach der Regel des Lebens zu erwartenden Unfälle augenscheinlich übersteige.

Zunächst, meint Exner, ist also nötig, daß das schädigende Ereignis außerhalb des Betriebs entstanden ist, um überhaupt die Geltendmachung der Einwendung der „höheren Gewalt" offen zu halten, wobei er den Gegensatz von äußeren und inneren Zufällen rein räumlich auffaßt. Das Ereignis als „höhere Gewalt" zu betrachten, ist also ohne weiteres ausgeschlossen, sobald erwiesen ist, daß die Ursache der Beschädigung innerhalb des Betriebes liegt.

Unter der „Regel des Lebens" oder dem „ordentlichen Laufe des Lebens" will Exner keinesfalls eine Berücksichtigung der in concreto bestehenden Verhältnisse, sondern auch diese Ausdrücke will er absolut und objektiv verstanden wissen.

Schließlich definiert er die „höhere Gewalt" als ein Ereignis, das

1. außerhalb des Betriebskreises der betreffenden Verkehrsunternehmung entsprungen, durch Hereinwirken in diesen Betriebskreis einen Schaden an Leib und Gut verursacht hat, und welches
2. vermöge der Art und Weise seines Auftretens die im ordentlichen Laufe des Lebens zu gewärtigenden Zufälle augenscheinlich übersteigt.

Dabei soll aber die Frage, ob bei dem individuellen Fall der Schaden durch Anwendung pflichtmäßiger Sorgfalt hätte abgewendet werden können, nicht unerörtert bleiben. Nach Exners Auffassung hat diese Frage aber

nichts mit der Haftung ex recepto zu tun, sondern ist nach den Grundsätzen der Werkverdingung zu behandeln.

Was den oben genannten Beweisnotstand anlangt, so vertritt m. E. Exner damit die richtige Meinung. Wenn Rundnagel, nachdem er die ungünstige Lage des Klägers an sich zugegeben hat, sagt, im praktischen Leben wüchse in wenigstens dem gleichen Maße auch für den Beklagten die Schwierigkeit, die Entstehungsursache des Schadens zu ermitteln, und sonach die Schwierigkeit, den Beweis der zufälligen Entstehung des Schadens zu führen, so ist demgegenüber zu erwidern, daß der Betriebsunternehmer, z. B. die Eisenbahn, doch wohl eher von ihren Angestellten und Beauftragten Einzelheiten über die Entstehungsursachen eines Schadens erfahren wird, als der Kläger, z. B. der Reisende, welcher ganz außerhalb des Betriebes steht. Und selbst wenn die Angestellten dem Beklagten gegenüber behaupten, sie wüßten von nichts, so muß man bei einem Vergleiche der Stellungen des Klägers und des Beklagten demgegenüber doch billigerweise sagen, daß wiederum dem Beklagten eher Mittel und Wege zur Verfügung stehen, näheres zu erfahren, als dem Kläger.

Der Exnerschen Auffassung widerspricht m. E. nach auch nicht der von Rundnagel hier angeführte Abs. 2 des § 459 H.G.B.s, denn dieser umfaßt nur die im 1. Absatz desselben Paragraphen aufgezählten Fälle, darf aber keineswegs verallgemeinert werden.

Bezüglich des ersten Erfordernisses der äußeren Provenienz sagt Exner richtig über die Grenzen des Betriebskreises: Diese fielen im allgemeinen zusammen mit dem Umkreis der Betriebsmittel im weitesten Sinne, also

aller Räume und Gegenstände, die zur Bewältigung der Aufgaben dieses gewerblichen Unternehmens mit Einschluß der etwa herangezogenen Subunternehmungen tatsächlich in Verwendung ständen. Insbesondere sei aber das gesamte Betriebsmaterial einzurechnen. Dies gehöre ebenso hierher, wie Maschinen und Arbeitstiere, nur mit der selbstverständlichen Beschränkung, daß der freie Mensch als Werkzeug der Unternehmung, der er diene, nur dann und solange angesehen werden könne, als er in Funktion stehe. Denn der zeitweilig dienstfreie Mann sei derzeit kein Bestandteil des arbeitenden Gesamtkörpers der Unternehmung.

Richtig nimmt Rundnagel hier anschließend an die römischen Quellenstellen noch eine Erweiterung insofern an, als er die Handlungen der Reisenden denen des Betriebspersonals gleichstellt.

Irrig wendet Gerth[1]) ein, daß jedes Ereignis von außen käme, daß die Verbindungsketten der ursächlichen Tatsachen ohne Ende seien. Demgegenüber muß man beachten, daß Exner „innerlich" und „äußerlich" absolut lokal verstanden wissen will, und daß sich damit für die Praxis auch eine klare Unterscheidung ergibt.

Dieser Ansicht Exners haben sich im großen und ganzen angeschlossen Staub, Cosack, Lehmann-Ring und Eger.

Das zweite Erfordernis Exners, daß das Ereignis „vermöge der Art und Weise seines Auftretens die im ordentlichen Laufe des Lebens zu gewärtigenden Zufälle augenscheinlich übersteige",

1) Vergl. Gerth, Der Begriff der vis maior im römischen und Reichsrecht.

bildet m. E. verbunden mit dem der äußeren Provenienz eine auch für die Praxis brauchbare Definition der vis maior. Wenn Exner ferner sagt, daß nach dem großen Durchschnitt des Lebens untersucht werden müsse, ob das Ereignis die soeben genannten Erfordernisse in sich schließe, so lehnt er sich hierbei allerdings etwas an die relative Theorie an. Denn den „großen Durchschnitt des Lebens" kann man eben wiederum nur finden, wenn man die in concreto vorhandenen Verhältnisse berücksichtigt und darnach das Maß des „großen Durchschnitts des Lebens" bemißt.

Exner erwidert auf die Frage, wo der Maßstab zur Messung der Größe eines Ereignisses wäre, sehr richtig: Das sei eine Frage, die sich in den meisten Fällen echter „höherer Gewalt" von selbst beantworte; unter allen Umständen sei es aber eine Aufgabe, die schon an den Umrissen des gegebenen, wirklichen Falles ohne allzu tiefes Eingehen in die Einzelheiten des Sachverhaltes gelöst werden könne und welche, wo sie überhaupt nötig werde, dem vernünftigen Ermessen des Richters zwar immerhin einen gewissen begrenzten Spielraum, aber keinen schranken- und bodenlosen Spielraum darbiete. Der Richter habe sich zu fragen: Ist das, was geschehen, ein in obigem Sinne Außerordentliches, d. h. etwas, worauf im ordentlichen Lauf der Dinge nach dem großen Durchschnitt des Lebens niemand gefaßt und gerüstet zu sein pflegt? Die Antwort müsse und werde ihm seine eigene Lebenserfahrung geben, und nur bei gänzlicher Unbekanntschaft mit den Verhältnissen des Landes oder Ortes könne es ausnahmsweise einer Unterstützung durch Kundigere bedürfen.

Auf Grund dessen und in der Erwägung, daß durch die Anlehnung an die relative Theorie auch dem Erfordernis der freien richterlichen Beweiswürdigung Genüge getan wird, lautet m. E. die Begriffsbestimmung folgendermaßen:

„Höhere Gewalt" ist ein Ereignis, das

1. außerhalb des Betriebskreises der betreffenden Verkehrsunternehmung entsprungen, durch Hereinwirken in diesen Betriebskreis einen Schaden an Leib und Gut verursacht hat, und welches
2. vermöge der Art und Weise seines Auftretens die im ordentlichen Laufe des Lebens, d. h. in durchschnittlicher Berücksichtigung der beim individuellen Falle vorliegenden Verhältnisse, zu gewärtigenden Zufälle augenscheinlich übersteigt.

Es würde über den Rahmen dieser Schrift hinausgehen, wollte ich näher auf die von den einzelnen Schriftstellern vertretenen Ansichten über den Begriff der „höheren Gewalt" eingehen. Der Vollständigkeit halber sollen indessen die hauptsächlichsten von ihnen noch genannt werden.

Der obenstehenden Ansicht Exners haben sich im Grundgedanken Weiß und Kohler[1]) angeschlossen.

Cosack und Düringer-Hachenburg definieren den Begriff als ein außerhalb des Betriebskreises entsprungenes Ereignis, das durch Vorkehrungen, die zu dem durch sie zu erreichenden Erfolge nach der Verkehrsanschauung in vernünftigem Verhältnis stehen, nicht abgewendet werden kann.

---

1) Vergl. Weiß, S. 21 ff.; Kohler, Lehrbuch, Bd. 2, § 181, S. 499.

Volkmar[1]) definiert als „höhere Gewalt"

„diejenigen Unfälle, die mit der Eigenart des Betriebes in keinem ursächlichen Zusammenhange stehen".

Stintzing[2]) stellt als Erfordernis des Begriffes der „höheren Gewalt" lediglich die Unvoraussehbarkeit des Ereignisses hin.

Knauer[3]) sagt am Ende seiner Ausführungen:

„höhere Gewalt" ist die im allgemeinen nicht vorhersehbare Ursache eines sich als Zufall darstellenden Schadens, bei welchem Schaden nicht eine durch die Kenntnis jener Ursache unbeeinflußte Handlung des an sich Haftpflichtigen mitgewirkt hat."

Dernburg[4]) rechnet zur „höheren Gewalt"

„Unfälle so außerordentlicher Art, daß im Verkehr mit ihnen nicht im voraus gerechnet werden kann, daß sie im regelmäßigen Geschäftsgang also nicht in Berücksichtigung gezogen werden".

Rundnagel[5]) stellt die Windscheidsche Begriffsbestimmung der Haftung für technische custodia und die Exnersche der Haftung für „höhere Gewalt" zusammen und kommt zu folgendem Ergebnis:

„Höhere Gewalt" ist ein Ereignis, das außerhalb des Betriebskreises des Unternehmens entsprungen

---

1) Vergl. Volkmar, vis maior und Betriebsgefahr, in rechts- und staatswissenschaftlichen Studien, Bd. 9, Berlin 1900.

2) Vergl. Stintzing, Über vis maior in Zusammenhang mit periculum und Haftung, Arch. f. ziv. Praxis, Bd. 81, S. 427 ff.

3) Vergl. Knauer, Die höhere Gewalt im Reichsrecht, S. 157.

4) Vergl. Dernburg, Pandekten, 7. Aufl. Bd. 2, § 39, S. 108 ff.

5) Vergl. Rundnagel, S. 124 ff.

ist, und dessen Eintritt und Wirkungen nicht durch Vorkehrungen, die zu dem bezweckten Erfolg in vernünftigem Verhältnis stehen, abgewendet werden können.

Bei Entwendungen und Beschädigungen ist weiter Voraussetzung, daß sie auch durch eine besondere Bewachung des Gutes nicht hätten abgewendet werden können. Daß bei dieser Bewachung die Entwendung oder Beschädigung vermieden wäre, wird vermutet."

Rümelin[1]) stellt das Moment der Unabwendbarkeit als das Entscheidende für den Begriff der „höheren Gewalt" hin und kommt zu dem Ergebnis, daß „höhere Gewalt"

„1. alles, was nicht Betriebsgefahr,
2. die nicht voraussehbaren,
3. die unabwendbaren Betriebsgefahren sind".

Gerth[2]) verwirft den Begriff der „höheren Gewalt" gar überhaupt und stellt diesen dem des Zufalls gleich.

Aus den angeführten Literaturbeispielen ersieht man, daß der Begriff der „höheren Gewalt" in der Wissenschaft noch nicht klar festgestellt ist. Gewähren alle die erzielten Ergebnisse noch keine rechte Befriedigung, so liegt dies daran, daß der Begriff der „höheren Gewalt" im Gesetz noch immer nicht definiert ist. Und bevor dies nicht der Fall ist, wird in Wissenschaft und Rechtsprechung hierüber eine Einheitlichkeit kaum erlangt werden.

---

1) Vergl. Rümelin, Der Zufall im Recht.

2) Vergl. Gerth, Begriff der vis maior im römischen und Reichsrecht, Berlin 1890.

§ 5. Haftung für Verlust und Beschädigung des Gutes.

Nachdem sich ergeben hat, daß die Eisenbahn für die Handlungen ihrer Leute wie für ihre eigenen haftet, soll im folgenden noch kurz erörtert werden, wofür und wann die Eisenbahn haftet.

Nach § 456 H.G.B.s

> haftet die Eisenbahn zunächst für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht. . . .

Das Handelsgesetzbuch gibt keine Definition des Begriffes „Verlust". Die Literatur [1]) nimmt fast in vollster Übereinstimmung einen Verlust des Gutes dann als vorhanden an, wenn die Eisenbahn nicht imstande ist, das Gut auszuliefern. Dabei ist es nach der Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichtes [2]) nicht nötig, daß die Eisenbahn in betreff des Verbleibes des Frachtgutes überhaupt nichts weiß, sondern es genügt, daß die Eisenbahn sich außerstande sieht, das Gut zurückzugeben. Dabei ist es belanglos, aus welchem Grunde die Eisenbahn das Gut nicht zu übergeben vermag, ja, ob es überhaupt noch vorhanden ist oder nicht. Wenn sie es z. B. verkauft, verwechselt, falsch ausgeliefert hat, wenn es ihr gestohlen oder sonst abhanden gekommen ist, alle diese Fälle begründen einen Verlust des Gutes, solange die Eisenbahn nicht eine Mög-

1) Vergl. v. Hahn, S. 602, Lehmann-Ring, S. 226, Staub, S. 1859 f. und S. 822, Makower, S. 1506 und S. 1379.

2) Vergl. R.O.H.G. Bd. IV, S. 19.

lichkeit hat, dasselbe wieder herbeizuschaffen. Nach einem Erkenntnis des R.O.H.G.[1]) liegt auch dann gänzlicher Verlust vor, wenn das Gut von der Eisenbahn durch öffentliche Versteigerung veräußert worden ist, da der Eisenbahn die Auslieferung desselben dann rechtlich unmöglich ist.

Ein Unterschied besteht zwischen gänzlichem und teilweisem Verlust. Die Eisenbahn befördert Güter als Wagenladungen und als Stückgut. Die Güter, welche als Wagenladung transportiert werden, bilden ein, bilden das Gut. Von den Gütern dagegen, die als Stückgut befördert werden, bildet jedes einzelne Stück ein Gut. Gänzlicher Verlust liegt nun dann vor, wenn eine ganze Wagenladung — z. B. Kohlen — oder ein Stückgut, teilweiser Verlust, wenn von dieser Kohlenladung einige Zentner oder von dem Stückgut nur ein einzelner Bestandteil verloren gegangen sind.

Macht nun der Ersatzberechtigte seinen begründeten Ersatzanspruch geltend, indem er den Beweis angetreten hat, daß das der Eisenbahn übergebene Gut nicht abgeliefert worden ist, so könnte in der Praxis die Eisenbahn den Einwand geltend machen, daß nur eine Verzögerung im Transporte eingetreten sei und dadurch den Kläger längere Zeit hinhalten. Hier kommt das Gesetz dem Ersatzberechtigten zu Hilfe, indem es im § 90 V.O. die Rechtsvermutung aufstellt, daß der zum Empfange Berechtigte das Gut ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten kann, wenn es nicht spätestens am 30. Tage nach Ablauf der Lieferfrist abgeliefert werden kann.

---

1) Vergl. R.O.H.G. Bd. 15, S. 30.

Im Gegensatz zu Verlust ist unter Beschädigung jede qualitative Wertverminderung, jede äußere oder innere Verschlechterung des Frachtgutes zu verstehen. Nach der Ansicht des Reichsgerichts [1]) kann eine Beschädigung eines Teiles eines Gutes wegen des Zusammenhanges mit dem Ganzen als Beschädigung des letzteren erscheinen, auch wenn das Gut an und für sich teilbar ist.

Was nun die Zeit anlangt, innerhalb deren der Schaden entstanden sein muß, um eine Haftung der Eisenbahn zu begründen, so liegt diese nach dem Gesetz zwischen der Annahme zur Beförderung des Gutes und dessen Ablieferung.

Der Zeitpunkt der Annahme zur Beförderung ist derjenige Augenblick, in dem der Transportvertrag abgeschlossen wird, in dem also von der Bahn das Gut und der Frachtbrief angenommen sind. Hierbei müssen aber diejenige Hilfsperson der Eisenbahn, die das Gut annimmt, und diejenige Person, die es aufgibt, zu diesen Handlungen berechtigt sein, während es sonst an und für sich ohne weitere Bedeutung ist, wer das Gut aufgibt und wer es annimmt.

Ist der Vertrag abgeschlossen, hat die Eisenbahn das Gut übernommen, so besteht ihre Haftung dafür bis zum Augenblicke der Ablieferung. Sie wird also vor allem keinesfalls durch Umladen der Güter, polizeiliche oder zollamtliche Revision und Unterbrechung des Transports infolge irgendwelcher Verkehrsstörungen unterbrochen.

Der Zeitpunkt der Ablieferung ist insoweit von Wichtigkeit, als damit die strenge Haftung der Eisenbahn er-

---

1) Vergl. R.G.E. Bd. XV, S. 134.

lischt. Theorie und Praxis geben jetzt einheitlich den Ablieferungszeitpunkt als denjenigen an, wo die Eisenbahn den zum Zwecke der mit dem Absender vereinbarten Beförderung erlangten Gewahrsam mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers wieder aufgibt, und diesen in Stand setzt, über das Gut zu verfügen. Demnach ist also die Ablieferung ebensowenig schon mit der Ankunft der Ware an der Station des Bestimmungsortes erfolgt [1]), wie wenn die Eisenbahn den Empfänger von der Ankunft des Frachtgutes benachrichtigt, ihn zur Abholung desselben aufgefordert oder den Frachtbrief ausgeliefert hat. Wohl aber genügt zur Erfüllung der Ablieferung die Übergabe des Gutes seitens der Eisenbahn an den bahnseitig bestellten Rollfuhrherrn, falls sie nicht verpflichtet ist, die Abrollung ins Haus selbst zu bewirken und nach der Sachlage zur selbständigen Auswahl des Rollfuhrherrn ermächtigt erscheint [2]). Denn bei bahnamtlich zugerollten Gütern werden Gut und Frachtbrief dem Empfänger in der Wohnung zugestellt.

Es sei noch hervorgehoben, daß Ablieferung und Übergabe zeitlich keineswegs zusammenfallen müssen, nein, die Ablieferung kann vor und nach der Übergabe erfolgen. Die Ablieferung ist auch als erfolgt anzusehen, wenn der Empfänger das Gut dem Frachtführer, der Eisenbahn, auf Grund eines besonderen Verwahrungsvertrages beläßt [3]), also den Gewahrsam nicht schlechthin, sondern nur den zum Zwecke der vom Absender aufgetragenen Beförderung erlangten

1) Vergl. R.G.E. Bd. 13, S. 168.
2) Vergl. R.O.H.G. Bd. 8, S. 24.
3) Vergl. R.O.H.G. Bd. 14, S. 295.

Gewahrsam aufgibt. Alsdann haftet die Eisenbahn nur auf Grund des Verwahrungsvertrages, falls dieser unentgeltlich abgeschlossen, nur für die Sorgfalt in eigenen Angelegenheiten (§ 690 B.G.B.s).

Bezüglich des Ortes der Ablieferung ist noch zu bemerken, daß die Eisenbahn bei Stückgütern bestimmen kann, ob diese auf dem Empfangsbahnhof oder durch bahnamtliche Zuführung dem Empfänger in dessen Wohnung abgeliefert werden sollen; bei sonstigen Gütern ist das Freiladegleis — event. ein Anschlußgleis — der Empfangsbahnhof der Ort der Ablieferung [1]).

§ 6. Haftung für Lieferfristversäumung.

Nach § 466 H.G.B.s

> haftet die Eisenbahn auch für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entsteht....

Die Lieferfrist ist diejenige Frist, innerhalb deren Handlungen vorgenommen werden müssen, die die Erfüllung des Vertrages enthalten, wobei zu bemerken ist, daß nicht notwendig alle, sondern daß möglicherweise nur einige solcher Handlungen vorgenommen zu werden brauchen. Sie bildet an sich ein Ganzes, so daß innerhalb derselben eintretende Verzögerungen des Transportes, seien sie von der Eisenbahn oder ihren Leuten auch selbst vorsätzlich vorgenommen, an sich noch keinen Ersatzanspruch begründen. Erst wenn die für die einzelnen Eisenbahnen durch Tarife festgesetzten Lieferfristen tatsächlich — wenn

---

1) Vergl. Rundnagel, S. 30 ff.

auch nur um ein weniges — überschritten sind, ist ein Ersatzanspruch gegeben.

Ist das Gut während des Transportes verloren gegangen und kann es deshalb nicht ausgeliefert werden, so treten die Vorschriften über Haftung für Verlust in Kraft, nicht aber die für Lieferfristüberschreitung, vorausgesetzt natürlich, daß das Gut zu der Zeit, als die Lieferfrist endete, nicht mehr vorhanden war; im anderen Falle hängt die Lieferfristüberschreitung mit dem später eintretenden Schaden ursächlich zusammen, und die Bahn haftet deshalb wegen Lieferfristüberschreitung. Analog ist dies auf Minderung und Beschädigung anzuwenden.

Hat aber die Eisenbahn, — um bei dem Beispiel des Verlustes zu bleiben — ein Gut verloren, so daß sie aus § 456 H.G.B.s haftet, dann kommt die Haftung für Lieferfristüberschreitung, — falls eine solche eingetreten — noch hinzu, und der Ersatzberechtigte kann seinen Anspruch aus §§ 456 und 466 H.G.B.s geltend machen.

Ist doloser oder grob fahrlässiger Weise die Lieferfrist überschritten und ebenso ein Schaden aus § 456 H.G.B.s verursacht worden, so darf selbstverständlich nur einmal Ersatz geltend gemacht werden.

Ist dagegen n u r die Lieferfristüberschreitung doloser oder grob fahrlässiger Weise vorgenommen, der Schaden aus § 456 H.G.B.s aber nicht doloser oder grob fahrlässiger Weise eingetreten, so wird der Ersatzberechtigte mit vollem Recht den vollen Schadensersatz aus § 466 H.G.B.s geltend machen können.

Hat die Eisenbahn schließlich ein vor Ablauf der Lieferfrist beschädigtes oder auch unbeschädigtes Gut nach

Ablauf der Lieferfrist übergeben, so steht dem Ersatzberechtigten ein nach § 457 H.G.B.s zu bemessender Schadensersatz zu. Wenn der Frachtführer jetzt bei Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung in gleicher Weise nur für die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu haften hat — nach dem alten H.G.B. haftet er für Verspätung milder als für Verlust und Beschädigung, — so ist die Haftpflicht der Eisenbahn anders geregelt, indem diese bei Verlust und Beschädigung streng nach den Grundsätzen des receptum, bei Lieferfristüberschreitung dagegen dann nicht haftet, wenn

> „die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte."

Wann ein solches Ereignis vorliegt, ist natürlich quaestio facti. Es ist aber zu begrüßen, daß die Bestimmungen des I.Ü. insofern mit dem Gesetz übereinstimmen.

§ 7. Haftung für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck.

Die Vorschriften des 7. Abschnittes H.G.B.s haben bis auf wenige Modifikationen auch Gültigkeit für die Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck. Nach § 465 H.G.B.s

> haftet die Eisenbahn für den Verlust von Reisegepäck, das zur Beförderung aufgegeben ist, nur, wenn das Gepäck binnen 8 Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem es aufgegeben ist, auf der Bestimmungsstation abgefordert wird....

Für den Begriff des Reisegepäcks gibt Eger[1]) eine richtige Definition, indem er sagt:

„Unter Reisegepäck versteht man im allgemeinen alle diejenigen Sachen, welche, getrennt vom Körper des Reisenden als von demselben zum Reisezwecke mit sich geführt, befördert werden."

In der Regel werden dies Gegenstände sein, die der Reisende zu seinem oder zu seiner Mitreisenden oder anderer Bedürfnisse mit sich führt, z. B. Koffer, Taschen, Kartons, Hutschachteln, kleine Kisten usw.

Das Gesetz macht hinsichtlich des Reisegepäcks noch einen Unterschied zwischen

1. solchem, das zum Transport aufgegeben ist und
2. solchem, das nicht zur Beförderung aufgegeben ist, sowie von Gegenständen, die in beförderten Fahrzeugen belassen sind.

Bezüglich des Reisegepäcks zu 1. wird ein an sich selbständiger Frachtvertrag, aber meist in Verbindung mit einem Personenbeförderungsvertrag abgeschlossen; das Reisegepäck wird also Gut im Sinne des Frachtvertrages. Dieser Vertrag wird formlos abgeschlossen, und es wird nicht ein Frachtbrief, sondern gemäß § 32 V.O. ein Gepäckschein ausgestellt, welcher dem Reisenden als Legitimation bei der Rückgabe des Gepäckes dienen soll.

Nach der Sonderbestimmung muß dieses Reisegepäck vom Reisenden — das ist seine Pflicht — binnen 8 Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem es aufgegeben wird, auf der Bestimmungsstation abgefordert werden.

---

1) Vergl. Eger, V.O., S. 122.

Wenn dies geschehen ist, so haftet die Eisenbahn während der ganzen Verjährungsfrist, deren zeitlicher Beginn durch § 414 Abs 2 H.G.B.s bestimmt wird.

Über den Begriff des Verlustes ist schon oben gesprochen worden. Es wird darauf Bezug genommen und nur noch hinzugefügt, daß ein wirklicher Verlust vorhanden sein muß, worunter aber auch Teilverlust fällt, daß das Gepäckstück bei der Abforderung nicht vorhanden sein darf. Dabei ist es gleichgültig, ob der Verlust aus der Nichtanmeldung oder auf einem davon unabhängigen Ereignisse, auf Zufall oder Verschulden der Bahn beruht. Ist es also wirklich vorhanden oder wird es später wiedergefunden, so bleibt selbstverständlich der Anspruch auf Herausgabe bestehen, selbst nach gezahlter Entschädigung [1]). Etwaige Ansprüche wegen unerlaubter vorsätzlicher Handlungen bleiben ebenfalls bestehen, nicht aber solche wegen fahrlässig begangener unerlaubter Handlungen; diese sind vielmehr im Sinne von § 465 Abs. 1 H.G.B.s als ausgeschlossen anzusehen.

Haftet nun die Eisenbahn, so kann diese Haftung nach den Bestimmungen der V.O. auf einen Höchstbetrag beschränkt werden, nicht aber im Falle Vorsatzes oder grober Fahrlässigkeit. § 35 Abs. 2 V.O. bestimmt hierzu, daß die Eisenbahn bei besonderen Betriebsverhältnissen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde nach Zustimmung des Reichseisenbahnamtes die bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von Reisegepäck zu leistende Entschädigung im Tarif auf einen Höchstbetrag beschränken kann.

---

1) Vergl. § 36 Abs. 2 V.O.

Aus dem Wortlaute des § 465 Abs. 1 H.G.B.s folgt, daß der Rückgriffsnehmer zu beweisen hat, daß die Abforderung des Gepäcks erfolgt ist. Kann er diesen Beweis nicht erbringen oder beweist die Eisenbahn, daß die rechtzeitige Abforderung nicht erfolgt ist, so haftet die Eisenbahn nicht.

Dem gegenüber ist noch zu betonen, daß die Vorschrift des Abs. 1 § 465 H.G.B.s nur für Verlust, keinesfalls für Beschädigung des Reisegepäcks Geltung hat.

Was ferner das unter 2. genannte Reisegepäck anlangt, so ist wiederum zwischen dem nicht aufgegebenen und dem, welches in beförderten Fahrzeugen belassen wird, zu unterscheiden.

Die Beförderung des nicht aufgegebenen Reisegepäcks erfolgt nicht auf Grund eines selbständigen Frachtvertrags, sondern ist eine akzessorische Nebenverbindlichkeit des Personenbeförderungsvertrages [1]), denn der Reisende bezahlt keine Vergütung für die Mitbeförderung dieses Gepäckes und die Bahn hat bei dem ungeheuren Verkehr meist von der Beförderung der einzelnen Stücke keine Kenntnis.

Unter nicht aufgegebenem Reisegepäck ist dabei vor allem das sogenannte Handgepäck zu verstehen, das der Reisende mit in den Wagen nimmt, ferner auch zwar dem zuständigen Beamten zur Beförderung übergebenes, aber nicht ordnungsmäßig abgefertigtes Reisegepäck [2]).

Bei den Gegenständen, welche in beförderten Fahrzeugen belassen sind, handelt es sich um einen einheitlichen

---

1) Vergl. R.G.E. in Strafsachen, Bd. 35, S. 225 ff.
2) Vergl. § 32 Abs. 5 und 6 V.O.

Frachtvertrag, der sich sowohl auf das zur Beförderung zugelassene [1]) Fahrzeug, als auf die in ihm belassenen Gegenstände bezieht. Hinsichtlich des Fahrzeuges tritt die Vorschrift des Abs. 1 § 465 H.G.B.s in Kraft und hinsichtlich der darin belassenen Gegenstände Abs. 3 desselben Paragraphen.

Darnach haftet die Eisenbahn für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck, das nicht zur Beförderung aufgegeben ist, sowie von Gegenständen, die in beförderten Fahrzeugen belassen sind, nur, wenn ihr ein Verschulden zur Last fällt.

§ 8. Haftausschließungsgründe.

a) Allgemeines.

Nachdem § 459 Abs. 1 H.G.B.s sechs Fälle aufgezählt hat, in denen die Eisenbahn nicht haftet, bestimmt Abs. 3 desselben Paragraphen, daß

> eine Befreiung von der Haftpflicht auf Grund dieser Vorschriften nicht geltend gemacht werden kann, wenn der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn, natürlich auch, wenn er durch ein Verschulden ihrer Leute entstanden ist.

Hierbei gilt ohne Berücksichtigung des Grades als Verschulden jedes zurechenbare Versehen. Das Gesetz verpflichtet also die Bahn auch bei Vorhandensein der Voraussetzungen des Abs. 1 zur Beobachtung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers. Wie weit sich ihre Fürsorge

1) Vergl. § 30 Abs. 3 V.O.

auf das Gut zu erstrecken hat, richtet sich aber nach der Lage des Falles.

Abs. 2 des § 459 H.G.B.s besagt, daß wenn

> ein eingetretener Schaden den Umständen nach aus einer der in Abs. 1 bezeichneten Gefahren entstehen konnte, vermutet wird, daß er aus dieser Gefahr entstanden sei.

Die praesumtio iuris ist eine Beweisvorschrift und durch Gegenbeweise widerlegbar. Ihre Entstehungsursache ist folgende: Eigentlich ist die Eisenbahn beweispflichtig, wenn sie behauptet, für sich einen Haftbefreiungsgrund in Anspruch nehmen zu können, da sie als Beklagte eine rechtshindernde Einrede geltend macht. Der Kläger muß beweisen, daß der Frachtvertrag abgeschlossen worden ist und welchen Inhalt er hat. Dazu dient ihm der Frachtbrief. Dann muß er beweisen, daß der Schaden innerhalb der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entstanden und das Gut bei der Annahme unversehrt gewesen ist, falls es hierüber überhaupt eines Beweises bedarf. Nunmehr ist der Kläger noch für das Vorhandensein eines Verlustes oder einer Beschädigung — denn nur darauf erstreckt sich § 459 H.G.B.s — beweispflichtig. Hat er dies bewiesen, so kann sich nun die Eisenbahn einen Haftbefreiungsgrund — falls ein solcher vorhanden — zu Nutze machen, wofür sie beweispflichtig ist.

Liegt nun aber einer der in § 459 H.G.B.s Abs. 1 Nr. 1—6 beschriebenen Fälle vor, so tritt die oben genannte praesumtio iuris in Kraft. Bei dem eigenartigen und regen Verkehr der Eisenbahn kann diese oft die Entstehungsursache des Schadens selbst nicht ermitteln. Wäre

sie nun beweispflichtig für ihren geltend gemachten Haftbefreiungsgrund, so würde sie meistens verurteilt werden. Deshalb braucht die Eisenbahn nur darzulegen und zu beweisen, daß — nicht einmal die Wahrscheinlichkeit — nur die Möglichkeit besteht, daß der Schaden aus einer der in Abs. 1 genannten Ursachen entstanden sei; dann hat der Kläger seinerseits wieder zu beweisen, daß der Schaden daraus nicht entstanden ist.

Der Kläger kann entweder bestreiten, daß der Schaden im individuellen Fall aus einem der in Abs. 1 genannten Punkte entstanden ist; dann ist die Eisenbahn weiter beweispflichtig, oder er kann die Möglichkeit zugeben, aber bestreiten, daß dieser Punkt die Ursache gewesen ist, dann ist er dafür der Beweispflichtige. Die Folge der Vermutung ist immer, daß die Eisenbahn nicht erst zu beweisen braucht, daß der Schaden aus einem der im Abs. 1 erwähnten Paragraphens genannten Fälle entstanden ist[1]).

Es sei noch bemerkt, daß die praesumtio iuris sich nicht auf Ansprüche des Frachtführers gegen den Absender, sondern nur auf Ersatzforderungen gegen den Frachtführer bezieht.

b) Verschulden und nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten.

Die erste Einrede der Eisenbahn gegen ihre Haftung des § 456 H.G.B.s ist die, daß der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten herbeigeführt ist.

---

1) Vergl. Rundnagel, S. 69 ff.

Als Verfügungsberechtigte sind Absender und Empfänger, gegebenenfalls auch deren Rechtsnachfolger, anzusehen, ein Dritter aber nicht. Und zwar ist der Absender verfügungsberechtigt, bis das Gut am Orte der Ablieferung angekommen und der Frachtbrief dem Empfänger übergegeben ist, oder, wenn von dem Empfänger gemäß § 435 H.G.B.s gegen den Frachtführer Klage erhoben wird [1]). Nach Rundnagel [2]) sind demnach zwischen dem Augenblicke, wo das Gut an dem Orte der Ablieferung angekommen ist, und dem Zeitpunkte, wo der Empfänger Klage erhebt, oder der Frachtbrief ihm übergeben ist, sowohl Absender wie Empfänger Verfügungsberechtigte. Dabei kann der Absender jederzeit einseitig dem Empfänger die erworbenen Rechte entziehen. Der Empfänger seinerseits kann nicht schuldhaft handeln, da er keine Pflichten, sondern nur Rechte hat. Positive Anweisungen können in diesem Zeitraum nicht gegeben werden, demnach ist nur eine Art von negativen, nämlich das Unterlassen solcher, möglich. Ferner kann der Empfänger seine einseitig erworbenen Rechte aufgeben. Tut er dies, so rückt der Absender in seine alte Stellung als alleiniger Verfügungsberechtigter wieder ein. Demnach ist der Zeitpunkt

der Einlösung des Frachtbriefes durch den Empfänger und

derjenige, in dem der Empfänger von dem erworbenen Gläubigerrecht Gebrauch macht,

von Bedeutung.

Da indessen bei Ablieferung des Frachtbriefes der

1) Vergl. § 433 Abs. 2 H.G.B.s.
2) Vergl. Rundnagel, S. 86 ff.

Empfänger vor dessen Aushändigung den Empfang des Gutes quittiert, so fallen diese Zeitpunkte in der Praxis — wenigstens in Deutschland — zusammen.

Ist aber der Frachtbrief dem Empfänger übergeben, oder hat dieser gemäß § 435 H.G.B.s Klage erhoben, so gehen alle Rechte und Pflichten aus dem Vertrag auf den Empfänger über, der dann das Verfügungsrecht über das Gut erlangt. Da die Eisenbahn verpflichtet ist, den Empfang des Gutes unter Angabe des Tages, an welchem es zur Beförderung angenommen ist, auf Verlangen des Absenders auf einem Duplikate des Frachtbriefes zu bescheinigen, das vom Absender dann mit dem Frachtbriefe vorzulegen ist, so steht dem Absender das eben genannte Verfügungsrecht nur zu, wenn er eben das Duplikat vorlegt. Läßt die Eisenbahn sich das Duplikat nicht vorlegen, und befolgt sie trotzdem die Anweisungen des Absenders, so ist sie dem Empfänger, welcher vom Absender die Urkunde erhalten hat, für den daraus entstehenden Schaden haftbar [1]). Jeder der beiden Verfügungsberechtigten, der Absender und der Empfänger, muß sich, falls der eine Schadensersatzansprüche geltend macht, das Verschulden des anderen entgegenhalten lassen. Aber nur der Nachweis eines Verschuldens eines Verfügungsberechtigten, nicht der des Verschuldens eines Dritten oder der, daß sie selbst ohne Verschulden sei, liberiert die Eisenbahn. Sonst aber fällt hierunter jedes nur nachweislich im Kausalnexus mit dem Schaden stehende Verschulden.

Dabei kann die Eisenbahn gegenüber dem Verfügungsberechtigten Schadensersatzansprüche geltend machen, falls

1) Vergl. § 455 H.G.B.s.

ihr selbst durch dessen Verschulden irgend ein Schaden entstanden ist, wie z. B. an ihren Transportmitteln. Trifft hinsichtlich der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verfügungsberechtigten mit einem solchen der Eisenbahn oder eines ihrer Leute zusammen, so ist nach den Grundsätzen des konkurrierenden Verschuldens (§ 254 B.G.B.s) zu verfahren.

Dem Verschulden des Verfügungsberechtigten ist gesetzlich die

> nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben

gleichgestellt.

Der Begriff der Anweisung ist hier im weitesten Sinne zu verstehen, jegliche Art von Anweisung untersteht dieser Bestimmung.

Die Eisenbahn kann alsdann mit Erfolg diese Einrede nur geltend machen, wenn sie beweist, daß die Anweisung des Berechtigten von ihr nicht verschuldet, und daß diese die Ursache des Schadens ist. Würde die Eisenbahn z. B. wegen eines nicht unter den Begriff der höheren Gewalt fallenden Ereignisses oder eines sonstigen Verschuldens sich genötigt sehen, andere Anweisungen des Verfügungsberechtigten einzuholen, und entstünde bei deren Befolgung ein Schaden, so könnte sich die Bahn nicht damit exculpieren, daß sie nur den Anweisungen des Berechtigten gemäß verfahren sei. Denn, falls dessen Anweisung durch ein Verschulden oder ein Ereignis, das die Bahn zu vertreten hat, hervorgerufen ist, so wird jene nicht exculpiert. Dabei braucht das Moment des Verschuldens seitens des Verfügungsberechtigten nicht vorzuliegen, die Eisenbahn be-

freit sich vielmehr schlechthin von jeder Haftung, indem sie nachweist, daß die betreffende Anweisung weder direkt noch indirekt durch irgendein von der Bahn zu vertretendes Moment hervorgerufen wurde[1]).

c) Höhere Gewalt.

Hinsichtlich der Einrede der höheren Gewalt beziehe ich mich auf die Ausführungen über den Begriff der höheren Gewalt, S. 49 ff. § 456 H.G.B.s bestimmt, daß die Haftung der Eisenbahn entfällt, sobald die Voraussetzungen des Begriffes der höheren Gewalt gegeben sind.

d) Äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung.

Die dritte Einrede der Eisenbahn gemäß § 456 besteht darin, daß der Schaden dadurch entstanden sei, daß die Verpackung äußerlich nicht erkennbare Mängel gehabt habe.

Das neue H.G.B. hat diese Einrede mit aufgeführt, während das I.Ü. sie nicht erwähnt. Der Absender muß natürlich das Gut, das er der Eisenbahn zur Beförderung übergibt, soweit es gegen Verlust oder Beschädigung auch anderen Gütern gegenüber des Schutzes bedarf, vor Übergabe an die Bahnbehörde verpacken. Bei der Art und Weise der Verpackung spielen natürlich Dauer der Reise, Beschaffenheit des Gutes selbst, Jahreszeit und andere Umstände eine Rolle. Andererseits hat aber die Eisenbahn die Verpflichtung, bei der Annahme zur Beförderung die Verpackung des Gutes zu prüfen, und dasselbe, falls diese nicht den Umständen angemessen beschaffen ist, zurückzuweisen.

---

1) Vergl. Rundnagel, S. 83, und Weiß, S. 26 f.

Dabei ist ihr nicht eine eingehende Prüfung und Untersuchung der Verpackung zuzumuten, aber sie muß dieselbe auf äußerlich erkennbare Mängel hin prüfen. Übernimmt sie dann ein Gut trotz der Kenntnis des Mangels der Verpackung, so haftet sie für Verlust oder Beschädigung desselben. Bewahren kann sie sich vor dieser Haftung dadurch, daß sie die Annahme des Gutes überhaupt verweigert oder daß sie gemäß § 62 Abs. 2 V.O. von dem Absender auf dem Frachtbrief den bestehenden Mangel der Verpackung anerkennen läßt.

Hierbei ist die Verpackung als mangelhaft dann zu bezeichnen, wenn sie nicht geeignet ist, das Gut vor den gewöhnlichen Fährlichkeiten des Transportes zu schützen.

Äußerlich erkennbar sind die Mängel, wenn der das Gut zur Beförderung annehmende Beamte sie mit dem Auge oder anderen Sinnen, z. B. Geruch, Gehör, Gefühl, wahrnehmen kann.

Vermag die Eisenbahn dann den Beweis zu führen, daß der Schaden infolge eines äußerlich nicht erkennbaren Mangels der Verpackung entstanden ist, oder hat der Absender diesen Mangel auf dem Frachtbrief anerkannt, so haftet der Absender, und zwar nicht nur für das beschädigte Gut, sondern auch dafür, wenn der Eisenbahn irgendein Schaden durch das beschädigte Gut entstanden ist, oder wenn sie Dritten gegenüber Schadensersatz leisten muß.

Von diesen Grundsätzen gibt es keine Ausnahme. Und Rundnagel[1]) bemerkt sehr richtig, daß die Eisen-

1) Vergl. Rundnagel, S. 135.

bahn selbst dann haftet, wenn der Absender grob fahrlässig, vorsätzlich, ja selbst wenn er arglistig gehandelt hat.

Beweispflichtig ist die Eisenbahn. Sie muß beweisen, daß der Schaden durch den Mangel der Verpackung entstanden ist, und daß dieser Mangel bei der Annahme äußerlich nicht erkennbar war.

e) Natürliche Beschaffenheit des Gutes.

Die vierte und letzte Einrede der Eisenbahn des § 456 H.G.B.s erfordert, daß

> der Schaden durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage verursacht ist.

Ebenso haftet die Eisenbahn nach § 459 Ziff. 4 H.G.B.s

> nicht in Ansehung der Güter, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknen und Verstreuung zu erleiden, für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entsteht.

Zunächst besteht ein Unterschied zwischen beiden angeführten Gesetzesstellen insofern, als § 456 von „gewöhnlicher" Leckage und § 459 von „außergewöhnlicher" Leckage spricht. Hierüber sagt das Reichsgericht [1]) zutreffend:

> „Der Begriff der Leckage und die mehrfach gebrauchte Unterscheidung zwischen gewöhnlicher

1) Vergl. R.G.E. Bd. 56, S. 401.

und außergewöhnlicher Leckage ist im H.G.B. nicht definiert, aber aus der Vergleichung der einschlägigen Bestimmungen unschwer zu entnehmen. Man wird unter gewöhnlicher Leckage das regelmäßige Dringen gewisser Flüssigkeiten durch die Fugen der Gebinde ohne äußere Beschädigung der letzteren verstehen. Im Gegensatz hierzu fällt unter die außergewöhnliche Leckage das durch äußere oder gewaltsame Beschädigung der Fastage herbeigeführte Auslaufen. Doch ist damit der Begriff der außergewöhnlichen Leckage nicht erschöpft. Vielmehr müssen hierunter auch diejenigen Fälle gerechnet werden, in welchen infolge der eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit des Gutes ein das gewöhnliche Maß übersteigende Aussickern stattgefunden hat."

Und m. E. gibt die herrschende Meinung [1]) auch einer richtigen Ansicht Ausdruck, wenn sie sagt, daß unter den Worten:

„Güter, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind"

nur besonders empfindliche, leicht verletzbare zu verstehen,

---

1) Richtig: Staub, S. 1920, Makower, S. 1587, Gerstner, S. 342 ff., Lehmann-Ring, S. 385.

Irrig: Rundnagel, S. 141 ff.

Rundnagel kommt durch historische Deduktionen zu dem Resultat, daß in beiden Paragraphen ein- und derselbe Haftbefreiungsgrund enthalten sei, daß daher die Erwähnung der natürlichen Beschaffenheit in § 456 überflüssig sei.

Sollte die doch vorhandene Unterscheidung zwecklos sein?

alle übrigen, die nur möglicherweise zu Schaden kommen könnten, dagegen auszuscheiden seien.

Dieser Haftbefreiungsgrund hat also den Schaden im Auge, den das Gut auf dem Transporte durch seine natürliche Beschaffenheit erlitten hat, trotzdem dieser regelrecht verlaufen ist.

§ 456 H.G.B.s zählt die häufigsten Arten der Beschädigung, welche aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes sich ergeben, auf, ohne damit erschöpfend sein zu wollen. Die dort angeführten Fälle sind folgende:

1. innerer Verderb. Darunter versteht man den Schaden, der aus inneren Stoffprozessen entsteht, also Gären, Faulen, Frieren, Verschimmeln, Zersetzen u. a. m.
2. Schwinden. Dieser Zustand liegt bei natürlichem Substanzverlust vor, der durch Witterungsverhältnisse (Eintrocknen, Verdunsten, Einrosten) oder durch die notwendigen Transportmanipulationen (Ausstreuen, Verschütten, Auslaufen) hervorgerufen sein kann.
3. Hinsichtlich der gewöhnlichen und außergewöhnlichen Leckage beziehe ich mich auf meine obigen Ausführungen.

Die hier besprochene Haftpflicht und Haftbefreiung hat auch Gültigkeit für den Transport lebender Tiere. § 459 Abs. 1 Ziff. 5 H.G.B.s sagt hierüber:

> Die Eisenbahn haftet nicht in Ansehung lebender Tiere für den Schaden, welcher aus der für sie mit der Beförderung verbundenen besonderen Gefahr entsteht.

Unter die hier möglichen Schäden fallen besonders Übertragung von Krankheiten, Entspringen, Verletzungen durch die Tiere selbst u. a. m.

Die Eisenbahn hat bei der Geltendmachung dieser Einrede zu beweisen, daß sie mit Rücksicht auf die natürliche Beschaffenheit des Gutes alles getan habe, was sie nach der allgemeinen Verkehrsanschauung zum Schutze des Gutes zu tun verpflichtet war. Hat dieses dann trotzdem Schaden genommen, so ist anzunehmen, daß dies infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes geschehen ist.

Eine Sonderstellung nehmen

die Güter

ein,

die infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit bei der Beförderung regelmäßig einen Gewichtsverlust erleiden.

Betreffs ihrer bestimmt § 460 H.G.B.s, daß

die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverlust bis zu den aus der Eisenbahnverkehrsordnung sich ergebenden Normalsätzen ausgeschlossen ist.

Da der Eisenbahn, wie schon erwähnt, bei Geltendmachung der Einrede des Schadens aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes der Beweis hierfür obliegt, ist zu ihren Gunsten, weil diese Beweisführung oft sehr schwierig und umständlich für sie ist, bestimmt worden, daß sie für solche Güter, bei denen auf dem Transport immer ein annähernd bestimmbarer Verlust eintritt, bis zu einem bestimmten Normalsatz nicht zu haften habe. Es wird aber diese Rechtsvermutung zugunsten der Eisenbahn eingeführt. Die Eisenbahn hat nicht zu beweisen, daß der Schaden im

individuellen Falle aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes hat entstehen können, sondern, daß das Gut regelmäßig einen Gewichtsverlust erleidet. Die Normalsätze regelt § 87 V.O.

Gegen diese der Eisenbahn so günstige Rechtsvermutung kann der Berechtigte einen Gegenbeweis führen.

1. Er kann überhaupt bestreiten, daß das in Frage stehende Gut regelmäßig auf dem Transport einen Gewichtsverlust erleidet. Dann hat die Eisenbahn diese ihre Behauptung zu beweisen, oder
2. er gibt diese Tatsache zu, behauptet aber, daß der angenommene Prozentsatz unter Berücksichtigung der näheren Umstände nicht gerechtfertigt sei. Dafür ist er beweispflichtig. Oder
3. er behauptet, daß der Gewichtsverlust gerade im vorliegenden Falle nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden sein könne, wofür er ebenfalls beweispflichtig ist.

Ist nun erwiesen, daß der Verlust nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder entspricht der angenommene Satz so weit dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht, so entfällt nach § 460 Abs. 3 H.G.B.s die Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahn. Alsdann haftet die Eisenbahn für den Gewichtsverlust außer bei eigenem Verschulden des Berechtigten und höherer Gewalt.

Geht das Gut

gänzlich verloren, so findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

Alsdann tritt also die Haftausschließung nach den vorangehenden Bestimmungen nicht ein, sondern für die Schadenberechnung ist das volle Gewicht ohne jeden Abzug entscheidend.

Nach Absatz 2 § 460 H.G.B.s

> wird der Normalsatz, falls mehrere Stücke auf denselben Frachtbrief befördert werden, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbrief verzeichnet ist oder sonst festgestellt werden kann.

Es müssen also mehrere Stücke auf demselben Frachtbrief befördert werden, d. h. es wird eine vom Absender in einer Gesamtladung mittelst ein- und desselben Frachtvertrags bezw. Frachtbriefs aufgegebene Anzahl von Stücken befördert. Unerheblich ist dabei, ob die Stücke auf verschiedenen Strecken, in verschiedenen Wagen, zu verschiedener Zeit transportiert werden oder nicht.

Ferner ist entscheidend, daß das Gewicht der einzelnen Stücke zu ermitteln ist. Wie der Berechtigte das Gewicht der einzelnen Stücke ermittelt und beweist, ist seine Sache. Gelingt es ihm, so muß der Normalsatz für jedes einzelne Stück besonders berechnet werden, im anderen Falle wird er nach dem Gesamtgewicht berechnet.

f) Anerkannter Mangel und anerkannte Mangelhaftigkeit der Verpackung.

Nach § 459 Abs. 1 Ziff. 2

> haftet die Eisenbahn nicht in Ansehung der Güter, die, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum

Schutze gegen Verlust oder Beschädigung während der Beförderung erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbrief unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung zur Beförderung aufgegeben worden sind, für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entsteht.

Die Eisenbahn muß also, will sie obenstehende Gesetzesvorschrift für sich in Anspruch nehmen, den Mangel einer Verpackung überhaupt oder die Mangelhaftigkeit der vorhandenen Verpackung im Frachtbrief — und nirgends anders — vom Absender dann anerkennen lassen, wenn sie ein mangelhaft verpacktes Gut oder ein unverpacktes, das aber eigentlich der Verpackung bedarf, zur Beförderung annimmt. Die Erklärung braucht nicht die einzelnen Mängel zu bezeichnen, sie muß nur dahin lauten, daß das Gut mangelhaft verpackt sei. Aber gemäß § 62 Abs. 2 V.O. kann die Bahn verlangen, daß der Absender die Mängel anerkennt, d. h. die einzelnen Mängel. Dies ist für die Bahn insofern von Wichtigkeit, als sie beweispflichtig ist, daß der entstandene Schaden infolge des Fehlens oder der Mangelhaftigkeit der Verpackung eintreten konnte und dafür, welch' einzelne Mängel die Verpackung hatte.

Dabei wird die Eisenbahn also nicht von jeglicher Haftung befreit, sondern nur von einer solchen für den aus der mit dem Mangel oder der mangelhaften Verpackung verbundenen Gefahr entstandenen Schaden. Es genügt, daß der Schaden überhaupt hieraus entstanden ist, wobei die Vermutung des Absatz 2 desselben Paragraphen Platz

greifen kann. Der Schaden braucht nicht ein unabwendbarer zu sein, er muß nur mit dem Fehlen oder der Mangelhaftigkeit der Verpackung im Kausalnexus stehen.

g) Beförderung im offenen Wagen.

Ebenso haftet die Eisenbahn nach § 459 Abs. 1 Ziff. 1 nicht in Ansehung

> der Güter, die nach der Bestimmung des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen befördert werden, für den Schaden, welcher aus der mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahr entsteht.

Die Eisenbahn befördert aus klar zutage tretenden Gründen Güter in offenen Wagen zu billigeren Preisen als in geschlossenen. Macht nun der Absender diesen Vorteil sich zunutze, so ist es recht und billig, wenn er auch die bei dieser Beförderungsart bestehenden größeren Betriebsgefahren auf sich nimmt. Aus diesem Grunde ist die oben stehende Vorschrift, verbunden mit der im Absatz 2 desselben Paragraphen enthaltenen Vermutung, geschaffen worden.

Unter einem „geschlossenen" Wagen im Gegensatz zu einem offenen versteht man einen nach seiner Konstruktion und Bauart mit einer dauernden, einen integrierenden Teil des Wagens bildenden, niet- und nagelfest mit den übrigen Teilen des Wagens verbundenen Bedachung versehenen Wagen [1]). Sämtliche andere Wagen sind offene, gleichviel,

---

1) Vergl. Eger, V.O., S. 498.

ob sie auch vorübergehend mit Decken und anderem versehen werden. Den Normaltyp des offenen Wagens bilden die sogenannten Kasten- und Plateau-Wagen. Die erste Bedingung ist also, daß die Beförderung in solch' einem offenen Wagen erfolgt.

Die zweite Bedingung besteht darin, daß die Beförderung auf Grund der V.O., des Tarifs oder einer schriftlichen Vereinbarung im Frachtbrief erfolgt. Denn die Worte des Gesetzes

nach der Bestimmung des Tarifs

sind offenbar so auszulegen, daß unter „Tarif" nicht nur die Verzeichnisse der Fahrt- und Frachtpreissätze, sondern auch die Betriebs-Reglements und auch die Verkehrsordnung zu verstehen sind. Wird mit dem Absender die Beförderung im offenen Wagen vereinbart, so hat dies in der Form zu geschehen, daß diese Vereinbarung in den Frachtbrief aufgenommen wird, sonst hat sie für § 459 Abs. 1 Ziff. 1 H.G.B.s keine Bedeutung.

Äußere Einwirkungen, denen das Gut besonders beim Transport in offenen Wagen ausgesetzt ist, sind Witterungseinflüsse und Einwirkungen von dritter Seite, wie Funkenflug aus Fabrik- und anderen Schornsteinen, Diebstahl u. a. Die Verkehrsordnung macht dabei in § 86 Abs. 1 Ziff. 1 noch eine Einschränkung der Haftpflicht, indem sie sagt:

Hierunter ist auffallender Gewichtsabgang oder der Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen.

Gilt dieser Zusatz nur für den Verlust, nicht auch für den Beschädigungsfall, so ist noch zu untersuchen, was man unter einem „auffallenden Gewichtsabgang" zu verstehen hat. Dies bedeutet einen Gewichtsabgang, der über das

Maß dessen, was mit einem regelrechten Transport an Gefahren verbunden ist, hinausgeht. Dabei ist wieder zu betonen, daß die Eisenbahn ihrerseits auch alles zum Schutze des Gutes zu tun hat, was im gewöhnlichen, regelmäßigen Verkehr von ihr gefordert werden kann.

Erwähnt werden mag noch der Fall, in dem die Eisenbahn anstatt eines offenen, einen geschlossenen Wagen stellt. Kann einerseits hierin kein Verschulden der Eisenbahn erblickt werden — denn sie ist nur zur Stellung eines offenen Wagens verpflichtet — so entfällt keineswegs ihre hier besprochene Haftung. Die Eisenbahn gewährt von sich aus eine größere Sicherheit, was ihr weder zum Vorteil noch zum Nachteil angerechnet werden kann [1]).

h) Die vom Berechtigten vorgenommene Ver- und Entladung.

Nach § 459 Abs. 1 Ziff. 3 H.G.B.s entfällt die Haftung der Eisenbahn auch in Ansehung

> der Güter, deren Aufladen und Abladen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach einer in dem Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder von dem Empfänger besorgt wird, für den Schaden, der aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entsteht.

Unter Aufladen im Sinne obiger Gesetzesstelle hat man alle Handlungen und Maßnahmen zu verstehen, die dazu

---

1) Vergl. Rundnagel, S. 180 ff.

dienen, das zu befördernde Gut in den Eisenbahnwagen hineinzubringen, unter Abladen solche Handlungen und Maßnahmen, durch welche das Gut aus dem Eisenbahnwagen herausgebracht wird und unter Verladen die Tätigkeit, die entwickelt wird, um das Gut im Wagen unterzubringen. Dabei ist es gleichgültig, an welchen Ort, wann und von wem die Verladung besorgt wird.

Die Güter, deren Auf- und Abladung der Absender oder Empfänger besorgt, werden näher durch die Verkehrsordnung bestimmt. Findet eine solche Entladung erst nach der Ablieferung statt — wie es meistens der Fall ist — so hat der Kläger zu beweisen, daß der Schaden schon vor der Entladung bereits bestanden hat, da mit der Ablieferung des Gutes die Haftung der Eisenbahn im engeren Sinne erlischt.

Soll ferner die hier in Frage stehende Befreiung von der Haftpflicht in Kraft treten, so muß das Auf- und Abladen nach der Bestimmung der Verkehrsordnung oder des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder dem Empfänger besorgt werden. Demnach ist also diese Vorschrift von der Form der Vereinbarung über das Auf- und Abladen abhängig, und zwar derselben Form, wie sie für die Beförderung auf offenen Wagen vorgeschrieben ist. Es wird auf die Ausführungen dort Bezug genommen.

Die Eisenbahn wird oft, sowohl beim Auf- als auch beim Abladen das Gut schon oder noch in ihrem Gewahrsam haben, so daß die dem Berechtigten von dieser Gesetzesstelle indirekt auferlegte Haftpflicht, welche sich als Haftbefreiung der Eisenbahn darstellt, sich auf Unaufmerksam-

keit, Unachtsamkeit der Ausführungsgehilfen, Zufall und dergleichen beschränken wird. Dabei kann sich die Eisenbahn nicht auf diese Haftbefreiung berufen, wenn sie dem Absender oder Empfänger schadhaftes Material zur Verfügung gestellt hat, und das Gut dadurch Schaden erleidet. In diesem Falle haftet sie grundsätzlich, außer wenn die Schadhaftigkeit des zur Verfügung gestellten Materials so augenscheinlich ist, daß Absender oder Empfänger dies bemerken mußten.

Doch der Schaden, von dem das Gesetz hier spricht, umfaßt auch Beschädigungen, die infolge unzweckmäßiger Verladung während des Transports entstehen. Denn die Bahn braucht die Verladungsweise nicht nachprüfen. Sie hat dem Absender einen tadellosen Transportwagen zur Verfügung zu stellen, dafür ist sie haftbar. Hat dieser wieder augenscheinliche Mängel, z. B. hat ein geschlossener Wagen ein leicht erkennbares Loch in der Decke, so verstößt der Absender gegen die Vertragspflichten, wenn er dies bemerkt oder bemerken muß und die Eisenbahn davon nicht in Kenntnis setzt. In solchem Falle würde nach den Grundsätzen des § 254 B.G.B.s zu verfahren sein.

Bedienen sich Absender oder Empfänger beim Auf-, Ab- oder Verladen des Gutes Angestellter der Eisenbahn, so ist darin nicht eine von der Eisenbahn zu vertretende Tätigkeit zu erblicken. Denn der deutsche Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abt. B, § 48 Abs. 1 bestimmt ausdrücklich, daß Anträge auf bahnseitige Übernahme der Ver- und Entladung schriftlich zu stellen sind. Ist dem nicht Genüge geleistet worden, so ist die Eisenbahn insofern mit dem Berechtigten nicht in rechtsgültige Verbindung getreten.

Hat dagegen die Eisenbahn das Gut auf-, ver- oder abgeladen, um den vom Empfänger säumigerweise nicht freigeladenen Wagen wieder in Betrieb stellen zu können, so haftet sie gemäß der hier angeführten Gesetzesstelle. Hat sie aber die Ver- oder Entladung versehentlich vorgenommen, so haftet sie, als hätte ihr von vornherein die Ver- oder Entladung obgelegen.

i) Begleitgüter.

Nach § 459 Abs. 1 Ziff. 6 H.G.B.s endlich haftet die Eisenbahn nicht in Ansehung

> derjenigen Güter, einschl. der Tiere, welchen nach der Eisenbahnverkehrsordnung, dem Tarif oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist, für den Schaden, welcher aus der Gefahr entsteht, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Welchen Gütern während des Transportes ein Begleiter beizugeben ist, bestimmt die Eisenbahnverkehrsordnung.

Hinsichtlich solcher Güter ist die Eisenbahn natürlich nicht von jeder Haftpflicht befreit, sondern, mag der Absender nun tatsächlich einen Begleiter mitgegeben haben, oder nicht, sie trägt nicht die Verantwortung für die Gefahr, deren Abwendung die Begleitung bezweckt, diese trägt vielmehr der Absender. Hierbei besteht zugunsten der Eisenbahn wiederum die Vermutung des Abs. 2 desselben Paragraphen, worauf Bezug genommen wird. Was unter der Gefahr zu verstehen ist, von welcher das Gesetz spricht und deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird,

ergibt der Zweck der Begleitung: Nämlich Vermeidung aller Gefahren, welche durch die von der Begleitung ausübbare sorgfältige Bewachung vernünftigerweise abgewendet werden können [1]). Im individuellen Falle muß der der Richter nach freiem Ermessen bestimmen, was zu den Obliegenheiten eines ordentlichen Begleiters und was zu denen der Eisenbahn gehört. Man wird im allgemeinen sagen können, daß sich ein Begleiter immer in allernächster Nähe des Gutes aufzuhalten, daß er bei Viehtransporten Fütterung, Tränkung und Wartung der Tiere vorzunehmen und überhaupt alles zu tun hat, was den Intentionen seiner Bestellung entspricht.

Es ist nochmals zu betonen, daß in den Fällen des § 8 d—i die Haftpflichtbefreiung der Eisenbahn nicht eintritt, wenn der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist.

k) Haftausschließungsgrund des § 466 H.G.B.s.

Schließlich enthält § 466 Abs. 1 H.G.B.s den letzten hier zu erörternden Haftausschließungsgrund. Nachdem im § 6 die Grundsätze der Haftung der Eisenbahn für Lieferfristüberschreitung erörtert worden sind, handelt es sich hier darum, daß

> die Eisenbahn für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entsteht, haftet, es sei denn, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

---

1) Vergl. Rundnagel, S. 159.

Hierfür ist die Eisenbahn beweispflichtig. Das Prinzip der Haftung ist in diesem Falle ein strenges, denn die Eisenbahn muß — falls es dafür eines Beweises bedarf — in erster Linie beweisen, daß sie das die Verspätung verursachende Ereignis nicht herbeigeführt hat und ferner, daß sie es auch nicht abzuwenden vermochte.

Indem über die Auslegung und Tragweite dieses Paragraphen entstandenen Streit kann man sich m. E. streng an die Erläuterung der Denkschrift [1]) halten, welche folgendes sagt:

> Was die Verpflichtung der Eisenbahnen zum Ersatze des durch eine Versäumung der Lieferfrist entstehenden Schadens betrifft, so lag zwar nach dem alten H.G.B. bisher keine Nötigung vor, den Eisenbahnen in der fraglichen Beziehung eine weitergehende Verantwortlichkeit aufzuerlegen, als diejenige, welche sich aus der allgemeinen Bestimmung des Art. 377 ergibt; nichtsdestoweniger ist durch den § 86 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 94 Abs. 4 der jetzt gültigen) der strengere Haftungsgrundsatz, welchen Art. 39 des Berner Vertrags aufstellt, schon gegenwärtig auf den inländischen Verkehr ausgedehnt. Der § 458 Abs. 1 des Entwurfes (jetzt § 466 Abs. 1) stimmt hiermit überein.

Wie sich aus der eben angeführten Stelle der Denkschrift klar ergibt, stimmen Art. 39 I.Ü.s und § 466 Abs. 1 H.G.B.s hinsichtlich der Haftpflicht der Eisenbahn mit ihrer

---

1) Denkschrift 2 zum H.G.B., S. 283 ff.

Haftpflicht für Verlust und Beschädigung überein, wie sie § 456 H.G.B.s festsetzt.

Demnach haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, der dem Absender oder Empfänger aus einer Lieferfristversäumung entstanden ist, wenn diese durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, infolge äußerlich nicht erkennbarer Mängel der Verpackung, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, oder durch erkennbare, aber durch Vermerk auf dem Frachtbrief anerkannte Mängel der Verpackung des Gutes herbeigeführt wurde. Was dies anlangt, so verweise ich auf das schon früher darüber Gesagte.

Die Haftpflicht der Bahn entfällt gleichfalls, wenn die Lieferfristüberschreitung durch ein Ereignis herbeigeführt wurde, das die Eisenbahn weder herbeigeführt hat, noch hat abwenden können. Allgemeinen Rechtsgrundsätzen entsprechend kann die Bahn das Ereignis nur dann als Haftbefreiungsgrund geltend machen, wenn sie es nicht herbeigeführt hat. Ferner ist anzunehmen, daß die von der Eisenbahn nicht abwendbaren Ereignisse unter den Begriff der höheren Gewalt fallen. Demnach besteht die strenge Haftung des § 456 H.G.B.s auch für Lieferfristüberschreitung, also erstreckt sich die Haftung der Eisenbahn hierfür auch bis zur „höheren Gewalt".

§ 9. Umfang der Schadensersatzleistung.

Ist festgestellt, daß die Eisenbahn dem Berechtigten für Verlust, Beschädigung des Gutes oder für Lieferfristüberschreitung haftet, so ist ferner der Umfang der Schadensersatzpflicht zu erörtern.

Bei Verlust des Gutes bestimmt darüber § 457 Abs. 1 H.G.B.s folgendes:

> Muß auf Grund des Frachtvertrages von der Eisenbahn für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden, so ist der gemeine Handelswert, und in dessen Ermangelung der gemeine Wert zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Absendung in dem Zeitpunkte der Annahme zur Beförderung hatte, unter Hinzurechnung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht bereits gezahlt ist.

Darnach umfaßt also die von der Eisenbahn zu gewährende Entschädigung den Wert des Gutes und den der Kosten. Der gemeine Handelswert eines Gutes ist der Wert, den es hat, wenn es im kaufmännischen Verkehr regelmäßig gehandelt wird, wobei die Höhe des Wertes sich darnach richtet, ob das Gut zum Groß- oder Kleinhandel gehört. Beweispflichtig für die Höhe des Handels- oder des Gemeinwertes ist der Berechtigte.

Was den Ersatz der Kosten anlangt, so ist die Eisenbahn selbstverständlich nur verpflichtet, die angemessenen Kosten zu ersetzen.

Liegt ein Teilverlust vor, so ist als Wert des Gutes nur der Wert des verlorenen Teiles zu ersetzen, mit der Ausnahme, daß die Bahn eine höhere Entschädigung zahlen muß, wenn der Verlust des Teiles die ganze Sendung objektiv entwertet [1]).

---

1) Vergl. Staub, S. 1865.

An Kostenentschädigung ist bei Teilverlust zunächst der Wert der für den verlorenen Teil entstandenen Kosten ganz und der für die gesamte Sendung prozentualiter verteilt, zu erstatten.

Bei Beschädigung des Gutes bestimmt Abs. 2 § 457 H.G.B.s, daß

> für die Minderung des im Abs. 1 gezeichneten Wertes Ersatz zu leisten ist.

Demnach ist zunächst der gemeine Handelswert oder der Wert des unbeschädigten Gutes am Versandorte zur Zeit der Annahme der Beförderung zu ermitteln, sodann, wie groß die Minderung durch die Beschädigung ist. Die Differenz verkörpert zuzüglich etwaiger Beförderungskosten die Entschädigungssumme. Dabei ist der Versandort derjenige Ort, von dem ab der Transport vertragsmäßig ausgeführt werden soll.

Liegt nur eine teilweise Beschädigung des Gutes vor, so kommen die oben für Teilverlust aufgestellten Grundsätze analog zur Verwendung, auf die ich verweise.

Bezüglich der Ersatzleistung bei Lieferfristüberschreitung bestimmt Abs. 2 § 466 H.G.B.s, daß

> der Schaden nur insoweit ersetzt werde, als er den in dem Frachtbriefe dem Gepäck- oder dem Beförderungsschein als Interesse an der Lieferung nach Maßgabe der Eisenbahn-Verkehrsordnung angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe den Betrag der Fracht nicht übersteigt und, daß für Reisegepäck an Stelle der Fracht durch die Eisenbahn-Verkehrsordnung ein anderer Höchstbetrag bestimmt werden könne.

Abs. 3 desselben Paragraphen sagt ferner,

> die Eisenbahn-Verkehrsordnung bestimme, inwieweit ohne den Nachweis eines Schadens eine Vergütung zu gewähren sei.

Die Verkehrsordnung hat in den §§ 94, 37 zur Regelung dieser Frage Vorschriften erlassen, auf die ich hiermit verweise.

Den Umfang ihrer Haftpflicht können die Eisenbahnen nach § 461 H.G.B.s auch dadurch beschränken, daß sie im Falle des Verlustes oder der Beschädigung in besonderen Ausnahmetarifen einen zu erstattenden Höchstbetrag festsetzen. Dieser Haftungsgrundsatz hat aber für die Eisenbahn nur dann Gültigkeit, wenn

> diese Ausnahmetarife veröffentlicht werden, eine Preisermäßigung für die ganze Beförderung gegenüber den gewöhnlichen Tarifen der Eisenbahn enthalten, und der gleiche Höchstbetrag auf die ganze Beförderungsstrecke Anwendung findet.

Hierbei ist der Berechtigte beweispflichtig.

Ist der Wert eines eingetretenen Schadens noch nicht so hoch als der hierfür festgesetzte Höchstbetrag, so hat die Eisenbahn natürlich nur den eigentlichen Wert zu ersetzen.

Diese Beschränkung auf den Höchstbetrag muß aber entfallen, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist, wobei auf die obigen Ausführungen über die Haftung der Eisenbahn verwiesen wird.

Analoge Anwendung findet diese für den Fall eines durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit herbeigeführten

Schadens bestehende Vorschrift auf § 462 H.G.B.s, wonach die Eisenbahn-Verkehrsordnung bestimmt,

> inwieweit für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld- und Wertpapieren, die zu leistende Entschädigung auf einen Höchstbetrag beschränkt werden kann.

Ist der Schaden bei Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung infolge Vorsatzes oder grober Fahrlässigkeit eingetreten, so schreibt das Gesetz übereinstimmend folgendes vor:

Die Eisenbahn kann die einzelnen Haftbefreiungsgründe nicht geltend machen, sie haftet vielmehr für den vollen Schaden nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts (§§ 249 ff.).

Was die Begriffe „Vorsatz" und „grobe Fahrlässigkeit" anlangt, so ist unter „Vorsatz" des Täters Bewußtsein, Erkenntnis oder Vorstellung, daß seine Willensbetätigung einen gewissen Erfolg zur Folge haben werde, zu verstehen, während bei „grober Fahrlässigkeit" eine ohne jede Anstrengung der Aufmerksamkeit zu vermeidende Fahrlässigkeit vorliegen muß [1]). Der Kläger ist auch hier wieder beweispflichtig, und man wird sagen müssen, daß es im einzelnen Falle dem Richter überlassen werden muß, als quaestio facti zu entscheiden, ob Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit vorliegt.

Eine weitere Erleichterung der Haftpflicht der Eisenbahn besteht nach den §§ 463 u. 466 Abs. 2 und 3 H.G.B.s.

---

1) Vergl. R.G.E. in Eis. E. u. Abh. Bd. 22, S. 28 f.

Darnach kann nämlich, falls ein Gut verloren gegangen oder beschädigt worden ist, außer dem gemeinen Handels- oder Versandwert der Ersatz des weiter entstandenen Schadens bis zu dem angegebenen Betrage beansprucht werden, wenn im Frachtbrief, dem Gepäck- oder Beförderungsschein das Interesse an der Lieferung entsprechend den diesbezüglichen Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung angegeben ist.

Demnach wird also dem Berechtigten in solchen Fällen bei Verlust oder Beschädigung außer dem gemeinen Handels- oder Versandwert der nachweisbare weitere Schaden und bei Lieferfristüberschreitung der nachweisbare Gesamtschaden bis zu dem angegebenen Betrag ersetzt.

Liegt dabei Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn vor, so entfällt die Haftbeschränkung, und der Kläger kann mit Recht ohne Berücksichtigung der geringen Interessenangabe den vollen Schaden ersetzt verlangen.

Die näheren Vorschriften über den tatsächlichen Umfang der Schadensersatzleistungen enthält die Verkehrsordnung. Insbesondere regelt sie auch den Fall des Wiederauffindens des Gutes [1]). Der Berechtigte kann nämlich bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut in der Quittung verlangen, daß er vom eventuellen Wiederauffinden des Gutes sofort benachrichtigt werde.

Hat er die Nachricht erhalten, so kann er innerhalb 30 Tagen darnach die kostenfreie Auslieferung des Gutes nach seiner Wahl auf der im Frachtbrief aufgegebenen Versand- oder Bestimmungsstation verlangen. Zurückzuzahlen

---

1) Vergl. § 91 V.O.

hat er die erhaltene Entschädigung nach Abzug des nach § 94 V.O. für Lieferfristüberschreitung zu gewährenden Schadensersatzes. Sonst kann die Eisenbahn immer über das wieder aufgefundene Gut frei verfügen. Hier steht also dem Berechtigten ein Recht auf Ersatz in natura zu, während prinzipiell der Schadensersatz in Bargeld zu leisten sein wird.

§ 10. Erlöschen der Ansprüche nach Erfüllung des Frachtvertrags und Verjährung derselben.

Das Erlöschen der Ansprüche nach Erfüllung des Frachtvertrages wird durch §§ 438, 454, 464 H.G.B.s geregelt.

Darnach sind

alle Ansprüche auf dem Frachtvertrag gegen den Frachtführer erloschen, sobald das Gut angenommen, und die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt ist.

Unter Annahme des Gutes ist die Übernahme desselben nach beendetem Transport zu verstehen, wobei nicht unbedingt eine physische Übernahme erforderlich ist. Der Empfänger muß das Gut mit seinem Willen übernehmen. Es genügt auch eine Vereinbarung, daß das Gut vom Frachtführer aufbewahrt wird, aber als abgeliefert gelten soll; immer hat aber der Empfänger nach Annahme des Gutes die Verfügungsgewalt über dasselbe inne.

Die zu bezahlende Fracht ist nichts anderes als das Frachtgeld, das zwischen Absender und Frachtführer vereinbart worden ist.

Ist also das Gut angenommen, und sind Fracht und alle sonstigen auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt, sind also Annahme und Zahlung kumulativ vorhanden, dann sind alle Ansprüche gegen den Frachtführer erloschen. Nicht nur die Ansprüche des einen Beteiligten erlöschen, sondern durch die Genehmigungshandlung des einen erlöschen rechtswirksam auch die Ansprüche anderer Beteiligter gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrage. Die Genehmigungshandlung muß, wie gesagt, dabei von dem Genehmigenden bewußt und frei vorgenommen sein und kann z. B. gegebenenfalls nach §§ 119 ff. B.G.B.s angefochten werden. Wird bei der Annahme von Seiten des Annehmenden ein Vorbehalt gemacht, so erlischt der Anspruch nur, falls dieser Vorbehalt ein vertragsmäßiger ist. Die Rechtswirkung geht dahin, daß nur die Ansprüche gegen den Frachtführer, die Eisenbahn, nicht aber auch solche derselben gegenüber den anderen Beteiligten, noch solche des einen Interessenten gegen den anderen mit Annahme und Bezahlung des Gutes erlöschen.

Von diesen Grundsätzen sieht das Gesetz aber einige Ausnahmen vor. Zunächst greift die eben ausgeführte Vorschrift nicht Platz, wenn

> Beschädigung oder Minderung des Gutes schon vor dessen Annahme durch amtlich bestellte Sachverständige festgestellt ist,

sie hat also Gültigkeit im Falle der Lieferfristüberschreitung. Der Gesetzestext zählt die in Betracht kommenden Fälle ausdrücklich auf, daher darf der Fall der Lieferfristüberschreitung hier keine Berücksichtigung finden. Andererseits bezieht sich Abs. 1 auf alle dem Ersatzberech-

tigten gegen den Frachtführer zustehenden Ansprüche, welche auf mangelhafte Erfüllung der durch den Frachtvertrag begründeten Verpflichtungen beruhen, nicht aber auf Verträgen, die dem Frachtvertrag vorausgehen oder nachfolgen. Außerdem ist die Gültigkeit dieses Passus davon abhängig, daß die Feststellung durch „amtliche Sachverständige" erfolgt ist.

Die Vorschrift des Abs. 3 des § 438 H.G.B.s ist im 7. Abschnitt H.G.B.s für die Eisenbahn besonders geregelt, denn nach § 464 H.G.B.s

> können Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen einer bei der Annahme des Gutes durch den Empfänger äußerlich nicht erkennbaren Beschädigung oder Minderung nur geltend gemacht werden, wenn binnen einer Woche nach der Annahme zur Feststellung des Mangels entweder bei Gericht die Besichtigung des Gutes durch Sachverständige oder schriftlich bei der Eisenbahn eine von dieser nach den Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung vorzunehmende Untersuchung beantragt wird.

Besondere Erfordernisse für die Eisenbahn bestehen hier also insofern, als die Feststellung des Mangels durch Besichtigung seitens Sachverständiger gerichtlich oder durch eine von der Eisenbahn vorzunehmende Untersuchung schriftlich beantragt werden muß.

Einerseits soll durch diese Vorschrift die Eisenbahn geschützt werden, indem sie nur innerhalb der Frist von einer Woche sich auf die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen des Empfängers einzulassen braucht,

andererseits ist dadurch dem Empfänger eine Frist gewährt, daß er das Gut nicht sofort nach Eingang zu untersuchen hat, und trotzdem seiner vielleicht berechtigten Ansprüche verlustig geht.

Ferner sind immer solche

> Ansprüche für Schäden ausgenommen, welche durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt sind,

und nach § 97 Verkehrsordnung

> Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, wenn sie spätestens am 14. Tage, den Tag der Abnahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach § 100 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen schriftlich angebracht werden,

und

> Ansprüche wegen zu Unrecht erhobener Frachtzuschläge und unrichtiger Berechnung von Fracht und Gebühren.

Abs. 2 desselben Paragraphen der Verkehrsordnung bestimmt noch, daß

> der Empfänger die Abnahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht so lange ablehnen kann, bis seinem Antrag auf Feststellung der behaupteten Mängel stattgegeben ist,

und daß,

> wenn von mehreren im Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einer Sendung bei der Ablieferung einzelne fehlen, der Empfänger sie in der Empfangsbescheinigung als fehlend aufführen kann.

Zu all dem verweise ich auf das Einschlägige meiner obigen Ausführungen.

Hinsichtlich der Verjährung der

> Ansprüche der Eisenbahn auf Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht oder Gebühren, sowie der Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht oder Gebühren

bestimmt § 470 H.G.B.s, daß

> diese in einem Jahre verjähren, sofern der Anspruch auf eine unrichtige Anwendung der Tarife oder auf Fehler bei der Berechnung gestützt wird. Dabei beginnt die Verjährung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Zahlung erfolgt ist.

Die Berechnung der einjährigen Frist bestimmt sich dabei nach § 188 Abs. 2 und 3 B.G.B.s.

Im übrigen richtet sich die Verjährung nach den §§ 414, 439, 470 H.G.B.s, deren Inhalt in § 98 V.O. zusammengefaßt ist mit der Ausnahme für die Eisenbahnen, daß vertragsmäßig die einjährige Verjährungsfrist nicht verkürzt werden darf, da dies eine Erleichterung der Verpflichtungen der Eisenbahn darstellen und in Widerspruch mit § 471 H.G.B.s stehen würde, während im bürgerlichen Recht nach § 225 B.G.B.s eine Erleichterung der Verjährung an sich zulässig ist.

Die Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verluste, Minderung oder Beschädigung des Gutes oder wegen Lieferfristüberschreitung verjähren

nach der V.O.

> in einem Jahre. Bei Beschädigung oder Minderung beginnt die Verjährung mit dem Ablaufe des Tages,

an dem abgeliefert ist, bei Verlust oder Lieferfristüberschreitung mit dem Ablaufe der Lieferfrist,

d. h. dem Tage, an dem hätte abgeliefert werden müssen. Ist ein bestimmter Tag nicht vereinbart, so gilt der Tag als maßgebend, an dem nach den Umständen des individuellen Falles hätte abgeliefert werden müssen [1]).

Auch hierzu kann ich mich auf die einschlagenden obigen Ausführungen beziehen.

Was nun die Unterbrechung der Verjährung anlangt, so regelt sich diese nach den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts [2]), Ansprüche von Eisenbahnunternehmungen z. B. verjähren gemäß § 196 Ziff. 3 B.G.B.s in 2 Jahren.

Hinsichtlich der Hemmung der Verjährung enthält Abs. 3 § 98 V.O. für die Eisenbahn eine besondere Vorschrift. Erstere wird nämlich bei dieser durch die schriftliche Anmeldung gehemmt. Ergeht dann auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so läuft die Verjährungsfrist von dem Tage ab weiter, an dem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Anmeldenden

schriftlich bekannt macht und ihm die der Anmeldung etwa angeschlossenen Beweisstücke

z. B. den Frachtbrief,

zurückstellt.

Weitere Gesuche aber, die an die Eisenbahn oder an die vorgesetzten Behörden gerichtet werden, hemmen die Verjährung nicht,

eine Vorschrift, die im Interesse beider Parteien liegt.

1) Vergl. R.G.E. Bd. 49, S. 95.
2) Vergl. §§ 194 ff., 208 ff. B.G.B.s.

Die Aufrechnung, welche sich im allgemeinen nach §§ 390 ff. B.G.B.s regelt, ist nach vollendeter Verjährung nur zulässig,

wenn vorher Verlust, Minderung, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung der Eisenbahn angezeigt, oder die Anzeige an sie abgesendet worden ist. Dieser Anzeige an die Eisenbahn steht es gleich, wenn gerichtliche Beweisaufnahme zur Sicherung des Beweises beantragt, oder wenn in einem zwischen dem Absender und dem Empfänger oder einem späteren Erwerber des Gutes wegen des Verlustes, der Minderung, der Beschädigung oder der Fristüberschreitung anhängigem Rechtsstreite der Eisenbahn der Streit verkündet wird.

Wiederum finden aber diese Sondervorschriften keine Anwendung in teilweiser Übereinstimmung mit dem I.Ü. auf solche Fälle, bei denen

die Bahn Verlust, Minderung, Beschädigung oder Fristüberschreitung vorsätzlich herbeigeführt hat,

und

bei Rückgriffsansprüchen der Eisenbahnen untereinander.

Dann treten wieder die allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts in Kraft.

Hervorgehoben sei noch, daß die Sondervorschriften der V.O. sich nur beziehen auf Ansprüche des Berechtigten gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung, nicht also auf Ansprüche der Eisenbahn gegen den Absender oder Empfänger oder auf anderweitige dem Ersatzberechtigten zustehende Ansprüche.

Schluß.

§ 11. Schlußbemerkung.

Auf Grund aller dieser Erörterungen muß man zu der Ansicht kommen, daß die Vorschriften des Gesetzes der Haftung der Eisenbahn für ihre Leute gerecht und billig sind. Obgleich man bei nicht näherer Berücksichtigung der einzelnen Umstände leicht zu der Ansicht neigen kann, die gesetzliche Haftpflicht der Bahn sei eine zu strenge, so kann man sich durch einen Blick ins praktische Leben davon überzeugen, daß die Eisenbahnen unter den Fittichen unserer Rechtsbegriffe und Gesetze einen enormen Aufschwung genommen und zur prächtigsten Blüte sich entwickelt haben, ein Zeichen dafür, daß das Recht auch für sie eine vom Gefühl edelster Gerechtigkeit diktierte Regelung gefunden hat.

Selbstverständlich soll hiermit keinesfalls gesagt sein, daß nicht auch auf diesem Gebiete Verbesserungen möglich und wünschenswert sind; ich erinnere nur an die Schwierigkeiten, welche die Unbestimmtheit des Begriffes der „höheren Gewalt" der Rechtsprechung bereitet. Denn wie es nirgends im menschlichen Leben Ruhe oder Stillstand gibt, wie unser ganzes Sein auf dem Gesetz der Entwickelung beruht, so daß der Satz *πάντα ῥεῖ* auch heute noch Geltung hat, so müssen sich auch im Reiche des Rechts Wissenschaft und Rechtsprechung fortentwickelteren, veränderten Verhältnissen anpassen, wenn überhaupt das Recht seiner Aufgabe, Förderer und Schirmer der Kultur zu sein,

gerecht werden will. Und der Gesetzgeber, dessen außerordentliche Arbeitskraft in all diesen Rechtsnormen versteckt ruht, wird vielleicht bald auch in der vorstehender Erörterung zu Grunde liegenden Hinsicht erneut tätig werden müssen. Sind wir doch Zeugen einer Zeit, in welcher es dem Menschen gelungen ist, mit von ihm erfundenen Maschinen das Luftall zu bezwingen!

Und doch wird die Aufgabe der Eisenbahnen, Güter von Ort zu Ort, von Land zu Land zu befördern, ihnen wohl kaum von jenen neuen Transportmitteln streitig gemacht werden; sie werden vielmehr auch fernerhin berufen sein, in dieser Hinsicht den internationalen Verkehr der Völker im Dienste des Friedens zu vermitteln.